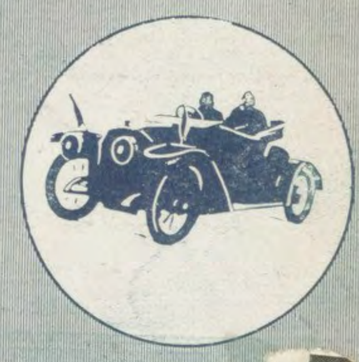
15e Année ✦ N° 734

EUROPE : 0 FR. 60 ; AUTRES PAYS : 0 FR. 70

Tous les Samedis

12 Octobre 1912

VIE AU GRAND AIR



BRUCE BROWN ET SON MÉCANICIEN

Le célèbre conducteur américain Bruce Brown, qui s'était signalé à Dieppe par son duel désormais fameux avec Boillot s'est tué avec son mécanicien, en s'entrainant à Milwaukee pour le Grand Prix d'Amérique.

PIERRE LAFITTE & Cie

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

PARFUM ULTRA PERSISTANT
CAMPÉADOR
ED. PINAUD

CYCLES
La Française-Diamant
MOTOCYCLETTES

POUDRE GERMANDRÉE
Secret de beauté

Pour embellir et soigner la peau adhérence absolue et discrète Parfum idéal
MIGNOT-BOUCHER Parfumeur 19, rue Vivienne PARIS

FAUTEUILS mûs par la personne assise
DUPONT
10, rue Hautefeuille
PARIS (VIe)
Téléphone 818-67
Envoi Fco du Catalogue
Succursale à Berck-Plage

QUATORZE ANS DE SPORT
COLLECTION DES QUATORZE PREMIÈRES ANNÉES DE
LA VIE AU GRAND AIR
LE PLUS IMPORTANT MAGAZINE SPORTIF ILLUSTRÉ

Par le texte et par l'image, les numéros de *La Vie au Grand Air* forment la véritable

HISTOIRE SPORTIVE DES 14 DERNIÈRES ANNÉES

La Vie au Grand Air a vu naître l'Automobile, les Ballons dirigeables, les Sous-marins, les Aéroplanes.

Elle a connu et décrit tous les progrès, toutes les transformations du Cyclisme et de l'Athlétisme.

Elle a rendu compte par l'image de toutes les manifestations cyclistes, s'est consacrée, d'une façon très sérieuse, à l'étude du sport hippique.

C'est le seul journal illustré dans lequel on puisse retrouver les grandes rencontres qui comptent au Calendrier Athlétique.

Ses hors-texte en couleurs constituent une véritable galerie artistique de tous les Sports, ses articles, ses illustrations sont la véritable

ENCYCLOPÉDIE DE TOUS LES SPORTS

La Collection forme 25 beaux Volumes

in-4° Jésus (0.29×0.38) contenant près de 12.000 pages, 10.500 articles et plus de 3.500 illustrations

La Collection : Brochée, **300 fr.** = Reliée, **350 fr.**

Payables 10 francs par mois (2 ans de crédit), au comptant 10 0/0 d'escompte

4 primes gratuites d'une valeur de 100 francs seront délivrées à tout souscripteur

Adresser les souscriptions à la Librairie Pierre Lafitte et Cie, 90, Champs-Elysées, Paris

Tout le monde veut voir
La Voiture R. C. H. 1913
" TYPE FRANCE "
De conception et de lignes françaises
De construction et de prix américains
La Torpedo de luxe 5 pl. 12/16 H P. moteur 82×128 : 6.900 francs.
Etablissement Henri DEPASSE
52, boul. Bourdon, NEUILLY-PARIS

Chemin de fer d'Orléans. — Relations directes entre Paris-Quai-d'Orsay, le Sénégal et l'Amérique du Sud via Bordeaux ou Lisbonne. Par service combiné entre les Chemins de fer Français d'Orléans et du Midi, ceux intéressés d'Espagne et du Portugal et la Compagnie des Messageries Maritimes.

Billets Simples et d'Aller et Retour 1re Classe (1re Classe Chemin de fer, 1re ou 2e Catégorie Paquebots) entre Paris-Quai d'Orsay et Dakar, Rio-de-Janeiro, Santos, Montévideo, Buenos-Ayres, Bahia et Pernambuco.

Durée de validité : billets simples, 4 mois : billets d'aller et retour, 1 an ; faculté de prolongation pour les billets aller et retour.

ON DEMANDE à acheter de suite, jolie propriété d'agrément, confortable, bon état, parc. Prix. 60.000 fr. max. Ecrire avec pl Agence LAGRANGE, 78, rue Richelieu.

J'AI 38 ANS
ET JE SUIS RENTIER !
C'est par les Courses et le Magnétisme combi que j'ai su acquérir mon aisance.
Contre **0** fr. **20** j'envoie sous pli cacheté la intéressa Notices relatant d'une façon détaillée le Servi d'Ouvrages qui ne seront jamais en Librairie. **Du C à l'Auteur** tel est mon principe. Pas d'intermédia Ceux-ci ne sauraient en effet repondre à bon escie une question posée après lecture des volumes. Ecr **P. SUARD**, 35, Rue Dequen, Vincennes (Seine).

Petites Annonces de la "Vie au Grand A

OCCASION. Pour cause de départ on cé à de très bonnes conditions, collection diverses publications et revues, état de Ecrire pour tous renseignements à Me M 50, rue de Miromesnil, Paris.

CHATS DE SIAM. Pivron, rue La M Le Mans.

Officiers Ministériels

VENTE en l'étude de Me DEFRANCE, notai à Oulchy-le-Château (Aisne), le 20 octobre 1912, à 2 heures,

PROPRIÉTÉ D'AGRÉMENT

à Oulchy-le-Château, maison, jardin et clos Contenance : 3 hectares, 30 ares environ. Mise à prix baissée : 8.000 francs.
S'adresser pour renseignements à Me BURIN, à Sens (Yonne) ; CAVOIT, agréé à Sens, et à Me DEFRANCE, notaire à Oulchy-le-Château.

Vente au Palais, à Paris, le 26 octobre 1912, 2 h

DOMAINE DES JOUSSEROTS

commune de Longwy, canton de Chemin, arron ment de Dôle (Jura). Contenance : 133 hect 16 ares 23 centiares. Mise à prix : 100.000 f S'adresser : Mes G. BERTON et BREDIN, avou Paris ; ADER et HOUDART, notaires à Paris ; LAM taire à Saint-Aubin (Jura) ; JOVIGNOT, notaire à

La Vie au Grand Air

N° 734 — 12 Octobre 1912

ABONNEMENTS :
France.. .. .. 24 francs.
Et anger. .. .. 28 —
Changem nt d'adresse : o ir. 75.
Les abonn ments peuvent se payer en deux fois.

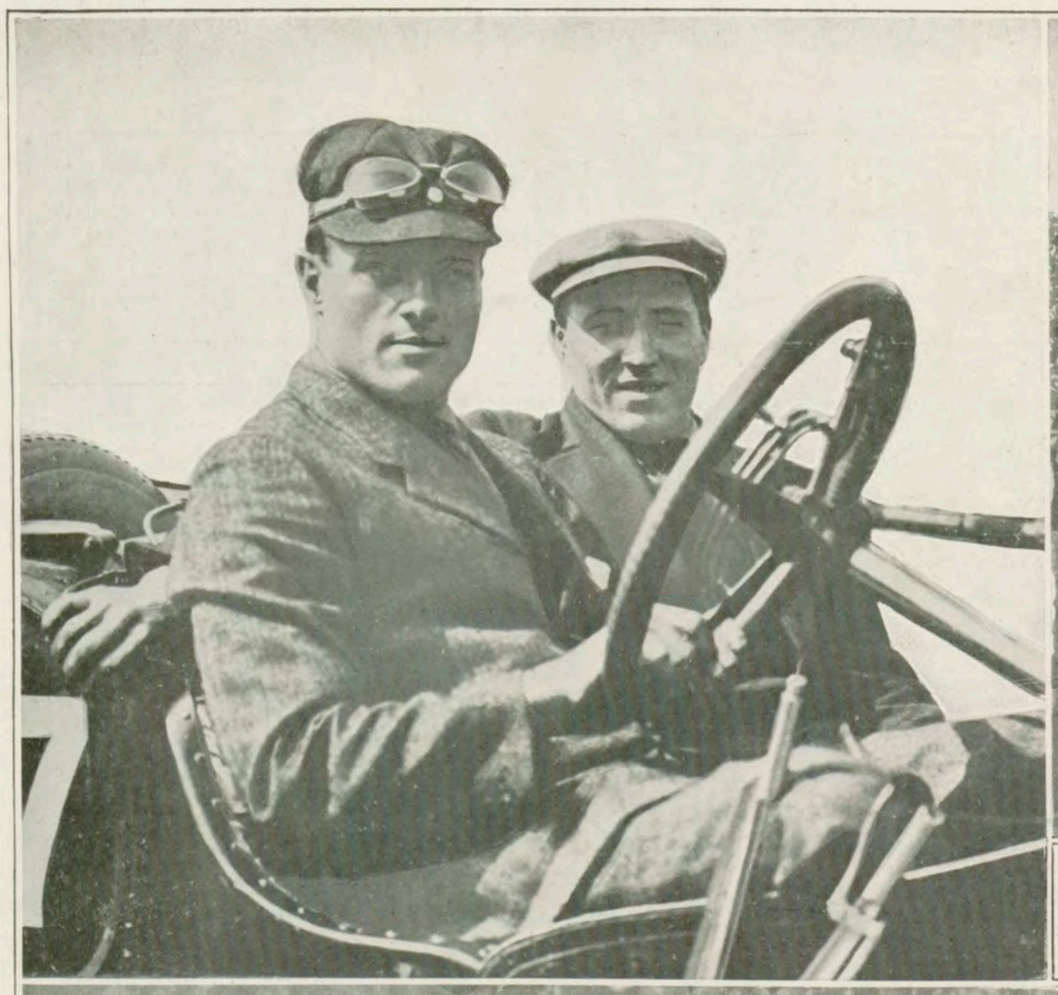
PIERRE LAFITTE & C^ie^, ÉDITEURS
90, avenue des Champs-Élysées, Paris — Téléphone : 528-64-66-68
Publicité : Huguet, de Pallissaux et Cie, 11, boul. des Italiens
Tous droits réserves pour tous pays. — Copyright in U. S. A. by Pierre Lafitte et Cie.

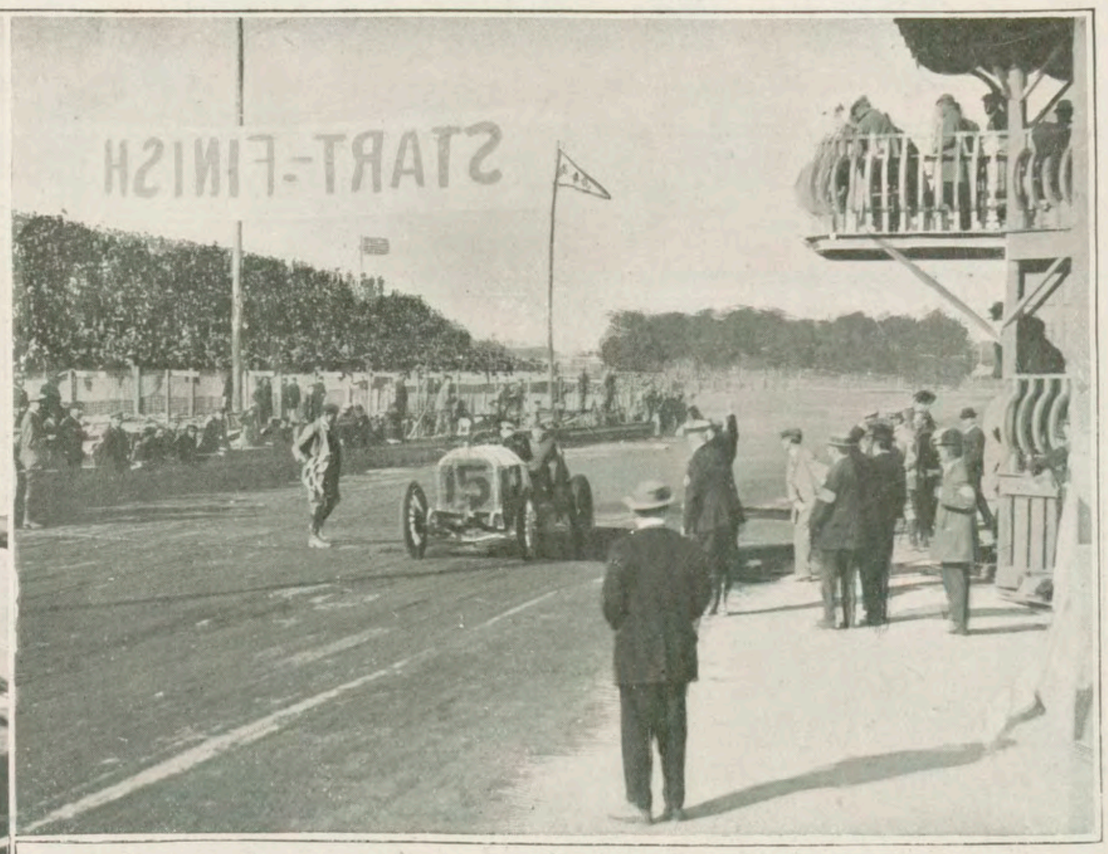
AVANTAGES AUX ABONNÉS
Les abonnés bénéficient de 5 fr. 50 par an sur les acheteurs au numéro. Ils reçoivent gratuitement les numéros spéciaux et de nombreuses primes.
Liste des primes envoyée franco sur demande.

ERLE, SUR UNE 200 CH. BENZ, BAT SON RECORD DU MONDE DE GAILLON

Dimanche dernier, à Gaillon, s'est déroulé le classique meeting d'automobiles sur la pente de 9 o/o. Erle a été le grand triomphateur. Il était déjà recordman de vitesse avec une 200 ch. Benz et celui de Gaillon. Il convient de rappeler que c'est avec ce type de voiture, que Benz construit en série, que la célèbre marque est déjà détentrice du record du monde à la vitesse incroyable de 228 kil. en palier, vitesse qu'aucun engin n'a pu encore obtenir. A Gaillon, Erle a battu d'une seconde le record qu'il avait établi en 1910, couvrant le kil. en 22 s., à une moyenne de 163 kil. 630 à l'heure. (Pneumatiques Continental, magnéto Bosch).

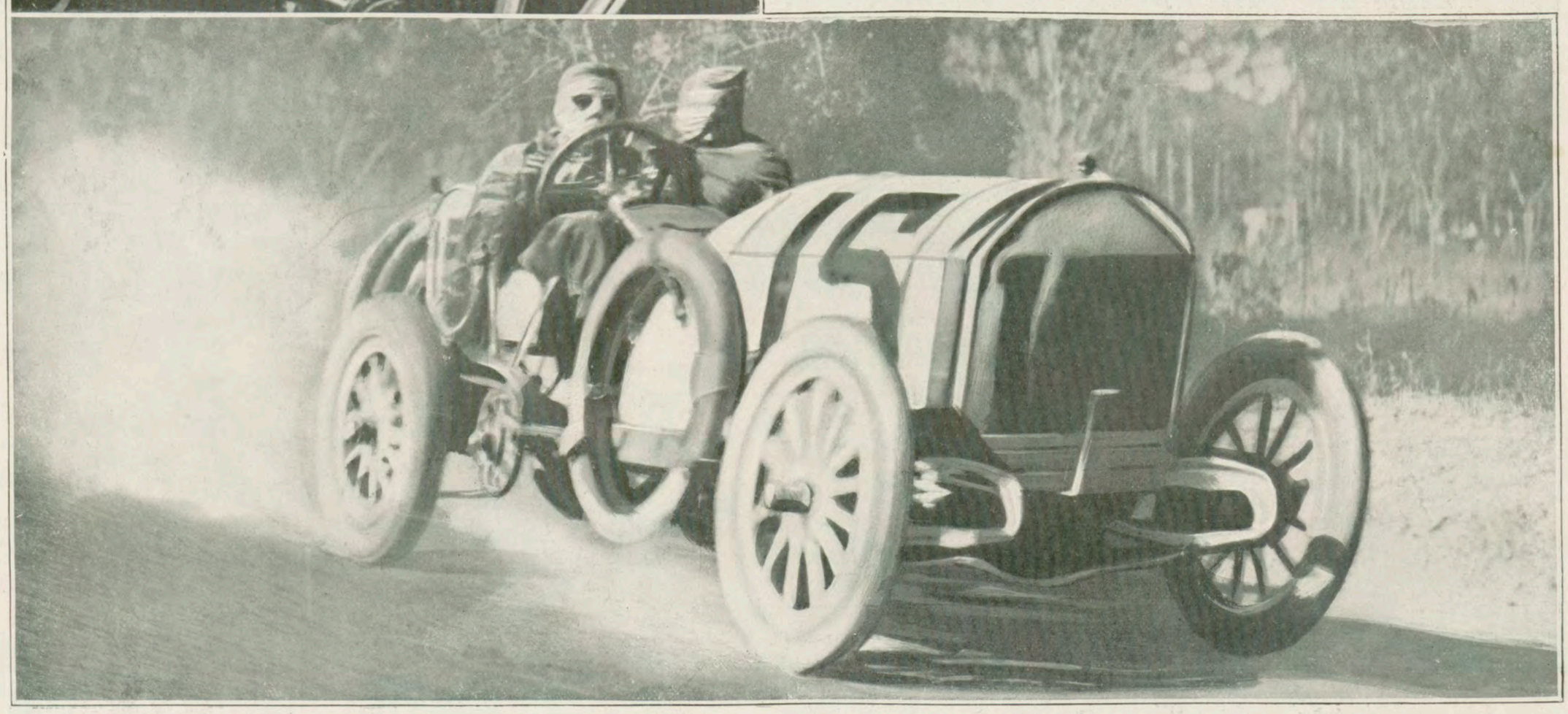
LA MORT DE BRUCE BROWN





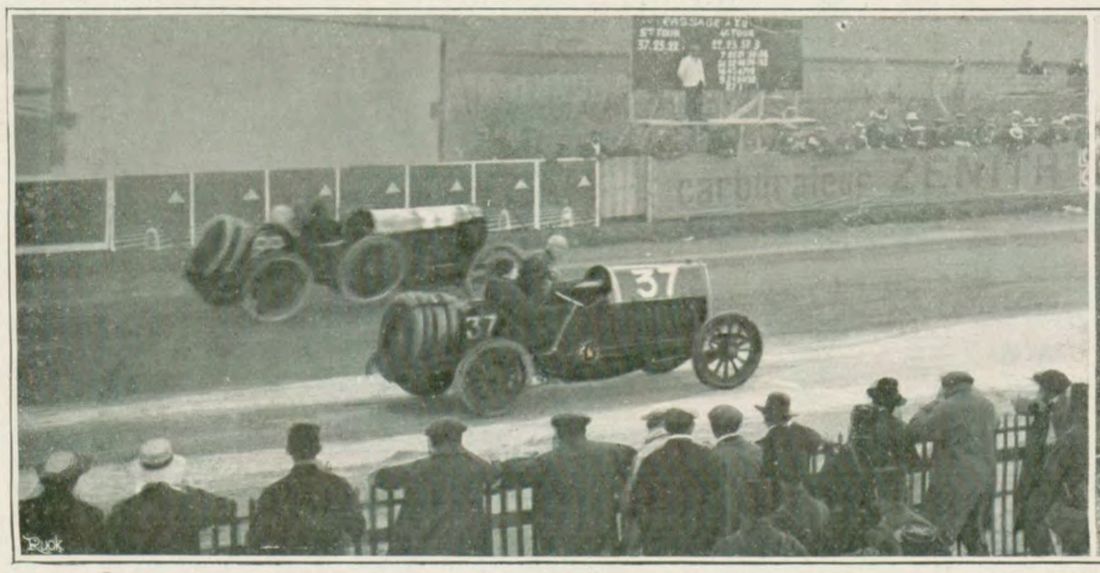
BRUCE BROWN GAGNE LE GRAND PRIX D'AMERIQUE (1910)

Le 2 octobre, Bruce Brown s'entraînait avec son mécanicien Tony Schudelari, lorsque sa voiture se retourna et écrasa les deux malheureux.



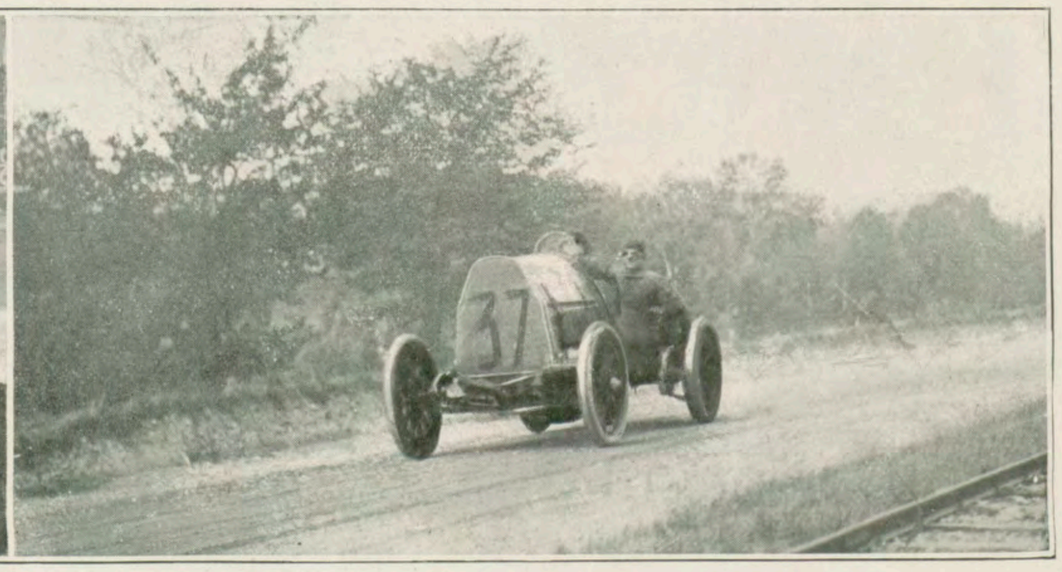
BRUCE BROWN EN VITESSE EN AMÉRIQUE

Bruce Brown s'était révélé en 1910 dans le Grand Prix d'Amérique. Il courait pour son plaisir et triomphait, couvrant les 667 kil. 868 du parcours en 5 h. 53 m. 5 s., devant Hémery. L'année suivante, il remportait un nouveau succès dans la même épreuve qu'il gagnait en 5 h. 31 m. 29 s.



BRUCE BROWN ET BOILLOT A DIEPPE

Son match avec Boillot au dernier Circuit de Dieppe restera légendaire. Le premier jour, il avait réussi à prendre l'avantage.



BRUCE BROWN AU GRAND PRIX DE L'A. C. F.

Le second jour, Boillot reprenait régulièrement à chaque tour et le dépassait, lorsqu'une panne d'essence mettait l'Américain hors de course.

SOMMAIRE

Bruce Brown et son mécanicien . . . . Couverture
Erle sur une voiture Benz à Gaillon 779
La mort de Bruce Brown 780
Tartarin Matador 781
Les impressions d un revenant, par ANDRÉ ROOSEVELT. 781
Sur la côte de Gaillon, par GEORGES PRADE. 781
Bidons vides, par HENRI PETIT 782
La Manche en ballon, par FRANÇOIS PLYREY 782
La réouverture de la saison de boxe 783
Celle dont tout le monde parle.. 783
Le Carnet du Sportsman 784
L'aviation nocturne 785
Shannon gagne le Prix du Conseil Municipal de Paris 786-787
De Valenciennes à Biarritz par Doucourt 788
La saison de boxe, par JACQUES MORTANE 789
Le match Barry-Durnan, par G. LEFÈVRE 789
L'histoire mystérieuse de Kara-Ibo, par PAUL PONS.. 789
Coup d'œil chez nos voisins 790
Le Bloc-Notes de la semaine 791
Un bon deux ans, par RENÉ RIONDET. 792
Encore un outsider, par STUART 792
La course de côte de Gaillon 793
Les concurrents en vitesse 794
France et Allemagne (suite), par MARC GOUVIEUX.. .. 795
Une course d'amazones 796

LE CARNET MULTIPRIMES

DES ABONNÉS DE LA VIE AU GRAND AIR

LES avantages réservés à nos abonnés sont tellement nombreux, que nous avons cru bon de les grouper d'une façon simple et pratique en un coquet Carnet, dénommé LE CARNET MULTIPRIMES. Parmi les avantages contenus dans ce carnet, nous signalerons notamment:

1° *Une assurance gratuite à choisir.*
2° *Des réductions de prix dans un grand nombre de magasins.*
3° *Des réductions de prix ou déclassement de places dans un grand nombre de théâtres et spectacles.*
4° *Des réductions de prix sur le traitement dans un grand nombre de stations thermales.*
5° *Des réductions de prix sur des voyages ou croisières.*
6° *Des réductions de prix sur le tarif de nos petites annonces.*
7° *Une réduction de 2 francs sur le prix de l'abonnement d'un an à* Je Sais Tout.
8° *Une réduction de 2 francs sur le prix de l'abonnement d'un an à* Fermes et Châteaux,
9° *Une photographie en couleurs naturelles (5 francs au lieu de 10 francs).*
10° *Deux primes gratuites à choisir.*

Le *Carnet Multiprimes* est adressé à tout abonné qui en fait la demande (joindre sa bande d'abonnement et 0 fr. 50 pour frais divers. Etranger 0 fr. 75).

Rappelons à nos abonnés qu'outre les avantages ci-dessus indiqués, ils réalisent une économie de 5 fr. 50 sur les acheteurs au numéro. L'abonnement d'un an à *la Vie au Grand Air* peut être payé en deux versements égaux : le premier en souscrivant, le second six mois après.

PROPOS D'UN SPORTSMAN

TARTARIN MATADOR

Sur les murs des cités languedociennes, grandes et petites, d'aveuglantes affiches — hommes en or et en pourpre, mâtant des « toros » noirs et fauves — invitent les compatriotes de Tartarin à venir, le 13 octobre, applaudir en plaza de Nîmes, les prouesses des deux fameux « diestros » Cocherto et Pastor.

Ce sera la dernière « lédia » d'une « temporada ». — Combien pâle, à côté, notre français « la dernière représentation d'une saison » — qui, commencée en mai, déroula l'émouvante série de ses fêtes, dimanche après dimanche, d'un bout à l'autre du théâtre ensoleillé, qui s'éploie entre la Côte d'Azur et la Côte d'Argent, de Marseille à Bayonne.

Ainsi, la tauromachie a vaincu Dans la lutte engagée entre le centre oppresseur et la province jalouse de ses droits et coutumes, entre Paris et la région, c'est la région qui l'emporte. Il n'est plus question de priver le midi de son jeu favori. On a renoncé même aux ridicules contraventions qui n'effrayaient personne, ou si, d'aventure, on en dresse, nul ne le sait ou n'en a cure, elles s'assimilent au droit des pauvres. L'enthousiasme et la sincérité de Tartarin ont eu raison des tracasseries et préjugés des philanthropes.

Il disait, en somme, ce sportsman, philosophe et gouailleur : « Vous nous la baillez belle, messieurs, avec vos grandes semonces! Mêlez-vous donc de vos affaires! Songeons nous à faire campagne contre vos chasses à courre, plus cruelles et moins braves? Avec une poutre pareille dans votre œil, il vous va bien de vous offusquer de la paille qui est dans le nôtre! si paille il y a. La « belle tragédie » comme l'appelle le poète Tailhade « de la corrida de muerte, qui nous montre le duel de la volonté intelligente armée d'un simple glaive, avec la force brute, est d'une autre noblesse, que la poursuite, sans pitié, ni péril, d'une bête harassée. Aussi bien, vous ne nous comprenez point L'« affician » est une religion qui a ses rites, ses traditions, sa langue, ignorés de vous, barbares et intrus. L'arène aussi est un « cercle enchanté » et nous y sommes chez nous. Si les fêtes qu'on y célèbre, si le jeu qu'on y joue, choquent vos nerfs, qui vous force d'y assister? Au large, profanes illogiques, qui n'êtes même pas des végétariens! »

Et je sais bien qu'à cette défense, à cette réponse, on pourrait faire certaines réponses. Je ne veux pas les entendre aujourd'hui. Et si demain, 13 octobre, le soleil daigne nous sourire, qui se cacha méchamment le 29 septembre, j'irai applaudir, dans le cercle romain, avec les grandes espadas de Tra Los Montes, Tartarin, champion de nos franchises locales.

ATHLÉTISME

Les impressions d'un Revenant

L'évolution sportive en 10 ans.

EN 1901, je quittai votre beau pays pour ne plus le revoir qu'en 1912. Pendant ces onze années — je les ai passées aux Etats-Unis, au Mexique... enfin, un peu partout — je me suis toujours occupé des sports, plus particulièrement du développement athlétique dans l'est et le centre des Etats-Unis.

Si je dis que j'ai été surpris et stupéfié de voir les progrès accomplis, en France, pendant ce laps de temps, comparativement court, c'est que la langue française ne compte pas d'adjectifs plus forts pour exprimer ma pensée. J'ai quitté l'enfant sportif français en layette et je retrouve un grand gaillard presque adulte. Ah!... mes vieux camarades et amis, les Dedet, Lejeune, Dezaux, Meiers, Reichel, Muhr... vous avez semé de la graine sur du terrain bien productif, vous avez fait de la bonne besogne, car, en plus du développement naturel physique, qui vient de la pratique des sports, que vous avez aidé de tout votre pouvoir, vous avez fait plus que cela, vous avez commencé un mouvement qui va changer la mentalité des nouvelles générations.

Il y a donc quelques semaines que je débarquai au Havre et, étant obligé d'attendre le déchargement d'une auto (un complément indispensable au parfait bonheur), je m'installais dans un fort bel hôtel, situé sur la plage : le lendemain matin, l'heure du bain arrivée, je me précipite vers l'onde. Que vois-je ? Une trentaine de grands gaillards, à l'eau, les uns, nageant le crawl, comme Daniels lui-même, les autres, le trudgeon, et qui finissent la séance, par une partie de water polo, fort bien jouée, et surtout énergiquement disputée. Pendant vingt minutes, je suis resté ébahi... et ce n'était pas des Anglais!!! Pas un dans la bande. Intrigué, je cause avec eux; on m'apprend qu'il y a des centaines de clubs où l'on ne pratique que la natation et que tous sont prospères. Tout cela, c'est neuf, entièrement neuf, ou à peu près.

Je rentre à Paris, par la route, j'y arrive au moment des championnats du monde de tennis.

Oh! merveille! Il y a là 2.500 spectateurs venus pour assister à un grand match et qui payent de 5 à 20 francs la place. Mais il y a 12 ans, on n'aurait pas trouvé ce même nombre d'individus pour voir une partie même, en leur payant, à eux, le prix des places qu'ils viennent aujourd'hui de débourser si allègrement. Et les résultats ? Vos champions sont battus, il est vrai, mais la classe est là, et c'est une question de forme. Ici, les progrès sont considérables!!!

Dans la course à pied, je trouve des individualités extraordinaires; vos Bouin, Arnaud, André, sont de grands athlètes qui ont toutes les qualités nécessaires pour devenir des champions internationaux.

L'aviron, le polo, enfin, toutes les branches des sports, marchent splendidement. On me dit que l'on fait 30.000 francs de recettes à un match de football. Mais je me rappelle une finale pour le Championnat de France, Racing contre Stade où il y avait 1.500 spectateurs dont 500 payants. Il est vrai que si la quantité n'y était pas, la qualité des partisans des deux camps pourrait compter, et je ne sais pas ce qui était le plus intéressant, de la partie jouée par les deux équipes ou de celle jouée par les spectateurs. Hein!!! les vieux du Racing!!! on l'aimait bien le Stade. N'est-ce pas, Dedet, mon vieil ennemi ? On me dit que tout cela est changé maintenant; la rivalité est toujours là, mais plus courtoise, plus sportive, et maintenant on joue pour gagner, on joue pour l'honneur du club, tandis que dans les vieux jours, on jouait pour battre le Stade et c'était la seule ambition de tout bon Racingman et *vice-versa*, bien entendu.

Enfin, la boxe, anglaise naturellement, est transformée. A mon avis, le côté professionnel n'est intéressant que par le fait qu'il montre à la jeunesse un moyen de développer le corps d'une façon extraordinaire, surtout grâce à la culture physique qui est l'adjuvant nécessaire de cette branche des sports athlétiques. Là, encore, je trouve vos salles regorgeant d'élèves, et, ma foi! quelques uns sont très capables, ils montrent surtout l'effet du bon travail accompli.

Enfin, quoique les progrès soient extraordinaires, vous « n'y êtes pas encore », si je puis m'exprimer ainsi — il y a du bon travail à faire, mais un travail plus lent et qui demandera du temps et beaucoup de patience. Vous allez avoir de grands champions, mais il faut que votre sélection soit plus complète qu'elle ne l'est en ce moment. Il vous faut plus d'hommes de classe pour y choisir vos représentants. Comment allez-vous les avoir à votre disposition ? Cela viendra tout seul, justement à cause du changement mental de la nouvelle génération. Prenez la vie du jeune collégien d'il y a quinze ans, un enfant ayant toutes les qualités nécessaires pour devenir un homme dans le vrai sens du mot.

ARNAUD

Enfermé dans une boîte où le directeur regarde d'un œil malveillant ces sports ridicules qui commencent a envahir le pays, empêché par ses parents de prendre un peu d'ozone en pratiquant de la course à pied ou du football, parce que le pauvre chéri « se mettrait dans un état épouvantable », où va donc se dépenser l'énergie latente, emprisonnée dans ce jeune corps ? Vous le savez bien — l'idéal du gosse — c'est la cigarette, le café, etc... qui arrêtent le développement physique et font de l'enfant un névrosé. Je ne dis pas que toute la jeunesse s'empoisonnait ainsi, mais la tendance y était.

Maintenant, les proviseurs tolèrent les sports, beaucoup les encouragent. Les jeunes gens commencent à regarder les champions divers comme des êtres extraordinaires dont les prouesses doivent être imitées, et naturellement, ils se livrent aux sports avec acharnement. Le résultat est forcé. Croyez-vous qu'un jeune gamin qui a passé sa journée à jouer au hockey ou au tennis, éprouve le désir, le soir venu, d'aller galvauder ? Mais non, il va se coucher, pour se réveiller le lendemain, frais et dispos, l'esprit clair et réceptif. La leçon reste bien fixée dans son cerveau que le sang rouge baigne vigoureusement.

ANDRÉ ROOSEVELT.

AUTOMOBILE

Sur la côte de Gaillon

Le record est encore battu

ON a couru dimanche dernier, et pour la quatorzième fois, la course de côte de Gaillon. N'attendez pas de moi que j'essaie de vous en donner le détail ou même un aperçu. Ces courses de côte sont aujourd'hui, et furent d'ailleurs un peu toujours de physionomie assez confuse et de philosophie médiocre. C'est un peu le « bachot », l'honnête bachot de l'industrie automobile. Il y a une trentaine de catégories, ce qui fait déjà une trentaine de vainqueurs réguliers. Joignez-y ceux qui n'eurent pas de chances par suite du destin et ceux qui ne vont chercher là-bas qu'un testimonial sans classement.

Ils sont trop.

L'épreuve n'en est pas moins fort pittoresque. Elle a son passé, elle a son histoire. Un de nos confrères s'étonnait de ce chiffre : quatorze ans. Je m'en étonne aussi, mais, je l'avoue, dans un sens tout opposé.

Et je dirai volontiers : Quoi donc! il n'y a que qua-

torze ans! Et à cette date on se demandait, non sans anxiété, si toutes les voitures pourraient monter la côte. Aujourd'hui, les « pères de famille » l'escaladent à 40 kilomètres à l'heure, et il s'est trouvé un brave à trois poils et une voiture à quatre cylindres pour grimper ce kilomètre de dure côte qui atteint un moment 9 pour 100, à 163 kilomètres à l'heure!

Qui nous eut dit cela jadis, il y a quatorze ans, c'est-à-dire hier, à l'époque où l'on hésitait à prendre la côte et où l'on se rabattait avec prudence sur la nouvelle route qui monte en lacets doux, escamotant en douceur la butte de Sainte-Barbe, au travers de laquelle la route de la course tape en plein.

Pauvre côte de Gaillon, jadis effroi des enfants que nous étions, on hésitait à la monter, faute de puissance suffisante dans les moteurs; on hésitait encore plus à la descendre, faute de sécurité suffisante dans les freins. Les taxis, les humbles taxis, que dis-je, les autobus se rient de toi, aujourd'hui, toi qui faisais peur à Levassor lui-même!

Toutes les vieilles courses de côte des environs de Paris, Chanteloup qui fut la première, Château-Thierry qui fut la dernière, ont successivement disparu devant la vitesse même. Seule, Gaillon a persisté et persistera longtemps encore. La route est droite et large, aussi peut-on sans inconvénient y augmenter la vitesse. Quel remue-ménage ce fut pourtant lorsqu'on y atteignit les 60 à l'heure! Et lorsque Serpollet, puis Le Blon y firent du 100 à l'heure! C'étaient des événements nouveaux!

La promenade est d'ailleurs charmante. Route connue, 200 kilomètres et un mauvais déjeuner à faire dans sa journée. Aussi, c'est comme un pèlerinage. C'est la dernière de la saison, la clôture, et un plaisir s'ajoute, raffinement dernier, un peu du regret des choses qu'on voit, cette année, pour la dernière fois.

GEORGES PRADE.

AUTOMOBILE

Bidons vides...

Méfiez-vous des marchands d'essence!

LES cours de l'essence augmentent régulièrement depuis deux ans. Un bidon d'essence, que l'on payait 1 fr. 50 en 1909 ou 1910, n'est maintenant jamais vendu moins de 2 fr. 35. 55 0/0 d'augmentation, voilà qui est coquet. Mais l'augmentation réelle est encore bien plus considérable.

Quand vous voyez, peints en caractères d'un pied, l'inscription traditionnelle:

Essence, 47 centimes,

vous êtes tentés de croire que l'unité de mesure employée est le litre? Quelle erreur est la vôtre!...

Si tous les liquides se mesurent en litres, l'essence fait exception, et se mesure au bidon. La quantité tarifée 47 centimes, c'est le cinquième de bidon, sans plus. Or, un cinquième de bidon et un litre n'ont que de bien lointaines analogies!... Je rentre d'une tournée de 3.000 kilomètres à travers le Dauphiné, l'Auvergne, la Bretagne... Partout, j'ai alimenté le réservoir de ma voiture avec des bidons dont le contenu variait entre 3 lit. 800 et 4 lit. 8 environ.

Benzo-Moteur, Moto-Naphta, Automobiline, Energic et autres seigneurs de moindre envergure témoignaient tous de leur insurmontable horreur du plein.

Aux observations véhémentes que le chauffeur adresse aux épiciers, ceux-ci répondent de quatre façons différentes:

1° Je vends les bidons plombés, je ne peux pas être responsable du contenu.

2° C'est l'évaporation. Il fait si chaud l'été (? ? ?)

3° Le bidon n'est pas plein, c'est vrai. Mais s'il était plein, cela ferait plus de cinq litres. (Un commerçant avisé m'a même sorti des considérations très scientifiques sur les effets de la dilatation inégale des solides et des liquides, qui font qu'on ne doit pas emplir complètement les bidons).

4° Il y a du vide dans les bidons? Je m'en f... Si vous ne voulez pas d'essence, laissez-la!...

Voyons ce que valent ces objections, ou au moins les trois premières:

1° Il est faux que les bidons soient insuffisamment remplis par les raffineurs: d'ailleurs, les raffineurs, le client ne les connaît pas. Il ne voit que le détaillant qui, lui, se retranche derrière le plomb intact du bouchon.

Cependant, nous, clients, payons l'épicier en bonnes pièces d'argent, non rognées et bien trébuchantes. Que dirait l'épicier, si nous lui offrions un écu de vingt grammes sous prétexte que nous l'avons reçu ainsi? Il nous ferait remarquer, avec juste raison, que nous devons examiner notre monnaie avant de la prendre et refuserait notre thune avec la dernière énergie. Nous sommes donc tout à fait en droit de lui faire le même raisonnement en ce qui concerne ses bidons. Qu'il les vérifie à l'arrivée! Comment? C'est son affaire et non la nôtre.

2° C'est l'évaporation!... Elle a bon dos l'évaporation! Voulez-vous savoir comment elle se pratique? C'est très simple. L'astucieux épicier dévisse (autant qu'il est possible sans rompre le fil qui tient le plomb) le bouchon du bidon: d'un quart de tour, d'un sixième parfois seulement, c'est suffisant.

Le bidon est ensuite retourné le goulot en bas..., et l'essence *s'évapore* goutte à goutte... dans un autre bidon, vide celui-là. On peut arriver ainsi à vider complètement un bidon. Essayez, vous verrez. Quant à la perte par évaporation réelle, si le bouchon est vissé à fond, elle est nulle.

3° Les bidons contiennent plus de cinq litres quand ils sont pleins.

Voilà, certes, l'argument qui m'a paru le plus convaincant et qui a fait cesser mes réclamations jusqu'à mon retour. Je ne voyais pas bien pourquoi les raffineurs feraient des bidons trop grands, mais enfin, c'était possible. Eh bien, cela n'est pas. Les bidons ne contiennent cinq litres que s'ils sont pleins jusqu'au bas du goulot. J'ai mesuré des bidons de diverses marques, et le résultat est le même pour tous.

En résumé donc, nous sommes volés et sur une grande échelle. Il y a trop longtemps que dure cette fraude sur la quantité d'essence.

Or, c'est de nous, chauffeurs, que dépend uniquement cet état de choses: si nous voulons fermement que cela change, nous obtiendrons satisfaction. Mais, voilà, il faut vouloir.

Il faut aussi savoir. Que faire en présence d'un commerçant qui ne vous présente que des bidons aux trois quarts pleins?

1° Faire constater par ministère d'huissier, ou par des témoins, que les bidons contiennent moins de cinq litres, et poursuivre le commerçant pour tromperie sur la quantité de la marchandise vendue.

2° Refuser impitoyablement les bidons non pleins.

Le premier moyen serait sans doute plus efficace, mais, à moins de posséder un caractère éminemment combatif, le chauffeur moyen hésitera devant la complication, la perte de temps et les ennuis. L'autre procédé nous paraît préférable: mais il ne sera efficace que s'il est pratiqué par le plus grand nombre.

Ne débouchez pas vous-même le bidon: laissez faire, sans rien lui dire, le garçon épicier, et n'hésitez pas à lui laisser le bidon déplombé s'il n'est pas plein. Il ne peut vous obliger à le prendre.

Quand les revendeurs verront rester en magasin un nombre respectables de bidons refusés et déplombés, ils se mettront en branle à leur tour, exigeront que les raffineurs leur livrent des récipients pleins, et surtout ils ne les videront plus eux-mêmes partiellement.

Mais, pour cela, nous le répétons, il faut une action collective des chauffeurs. Que tous les abonnés de la *Vie au Grand Air* s'engagent à agir ainsi: ils sont en nombre assez respectable pour que, d'ici peu, ils arrivent à un résultat...

HENRI PETIT.

Poignée de nouvelles

Ralph de Palma, dans la Coupe Vanderbilt, a fait une chute et s'est brisé les deux jambes.

— La circulation à gauche est fortement attaquée par les automobilistes.

— L'Automobile-Club est froissé de l'accueil que lui ont fait les motocyclistes.

— Ceux-ci trouvent que le grand club a trop attendu pour s'occuper d'eux.

AÉRONAUTIQUE

La Manche en ballon

Le raid hardi de M. Aumont-Thiéville

HUIT jours après le Grand Prix de l'Aéro-Club de France, remporté très brillamment par M. Léon Barthou, la Société d'Encouragement à la Locomotion Aérienne mettait en compétition le prix de distance Scalmegeanne.

Le vainqueur de cette dernière épreuve est M. Jacques Aumont-Thiéville qui, seul, à bord du petit sphérique la *Tulipe*, n'hésita pas à risquer le péril de la mer. M. Jacques Aumont-Thiéville, élevé du parc des Côteaux de Saint-Cloud, a repris terre à Broadway, dans le Worcestershire.

Si le voyage n'offre que peu de dangers lorsque, à de certaines époques, aidé par des vents constants, un aéronaute, élevé du territoire britannique, prend pour but le continent, une côte ininterrompue, la tentative en sens inverse est autrement périlleuse. Il s'agit, en effet, d'atterrir dans une île. Un degré de plus ou de moins, et c'est une fin terrible dans les solitudes de l'Océan.

Avant le raid dont nous allons parler, le détroit, souvent franchi par des équipages aériens dans le sens dangereux, n'avait été traversé que deux fois par un pilote *seul à son bord*. Ces deux précédents datent du 9 septembre 1883 et du 7 août 1884. De la nacelle d'une petite sphère de 500 mètres cubes, François Lhoste, parti de Boulogne-sur-Mer, descendit, lors de sa première tentative, à Rucking New Ashford (Kent), puis, l'année suivante, près de New-Rowney, François Lhoste, qui devait se noyer avec son ami Joseph Mangot, lors d'une tentative analogue, recherchait la direction partielle. Il employait une voile triangulaire gonflée par les vents relatifs — la vitesse de translation étant diminuée par des flotteurs-freins — un cône-ancre et deux seaux montés sur une corde sans fin, afin, pour combattre la dilatation du gaz, de prendre de l'eau de mer à volonté. Ces engins un peu primitifs devaient être perfectionnés par M. Henri Hervé.

J. AUMONT-THIÉVILLE

Mais revenons à M. Jacques Aumont-Thiéville qui a bien voulu me raconter son dernier et hardi voyage aérien. Sa narration fut faite avec une telle simplicité, une telle modestie que j'ai cru devoir, par les lignes qui précèdent, faire tout d'abord ressortir le mérite de l'aventure.

« Pendant près de trois heures, m'a dit M. Jacques Aumont-Thiéville, j'ai plané entre le ciel et l'eau, dans la nuit brillante d'étoiles. Seuls, quelques cargoboats, ballottés par la houle, me rappelaient les hommes. « *Suave mari magno!...* » Malgré moi, les vers du vieux Lucrèce me revenaient à la mémoire, tant il semblait s'appliquer à la situation. Vers onze heures, j'entrai en Angleterre par Shoreham, près de Brighton. Le régime des vents était, à ce moment, si nettement établi, que je pouvais choisir entre l'Irlande ou l'Ecosse. En me maintenant vers 300 mètres, comme je l'avais fait jusqu'alors, je me dirigeais en ligne droite sur la baie de Carnarvon et l'Irlande. En m'élevant, au contraire, je remontais au nord et pouvais espérer, en manœuvrant convenablement, atteindre l'Ecosse. C'est à cette dernière solution que je me suis arrêté, car je craignais de manquer du lest nécessaire pour passer la mer d'Irlande.

« Mon voyage s'annonçait donc comme un des plus beaux que l'on puisse faire en sphérique. Malheureusement, vers minuit, je fus escorté par des nuages inquiétants, et bientôt l'usage de la carte et de la boussole devint impossible. Pendant quatre heures, je suis resté dans ce maudit « fog » qui mettait autour de ma lampe électrique son halo sinistre.

« Aussi, ai-je dû atterrir avant le jour, malgré la nuit noire, le vent très violent et les mauvais nuages qui couraient au ras du sol et m'en cachaient les obstacles. A Broadway, dans le Worcestershire, s'est terminé mon beau voyage. A côté du ballon, gisant inanimé dans la bruyère, j'ai philosophiquement attendu le jour. J'étais à la fois navré de n'avoir pu prolonger l'ascension et très heureux d'avoir accompli la traversée, seul, comme Lhoste... »

Il convient d'ajouter que le pilote qui plana souvent au-dessus de la Belgique, de la Hollande et de l'Allemagne, a remporté l'année dernière deux concours d'atterrissage et prit la seconde place dans le Grand Prix et une éliminatoire de la Coupe Deutsch.

Je ne saurais enfin omettre que le second prix du concours Scalmegeanne revient à M. Emile Dubonnet, recordman du monde de la distance. A bord du *Condor*, M. Emile Dubonnet était accompagné de M. Alfred Leblanc dont les succès ne se comptent plus. Les deux amis ont également traversé la Manche pour atterrir à Tunbridge-Wells. Les autres concurrents s'égrenèrent sur la côte continentale, entre Middelkerque et la baie d'Authie.

FRANÇOIS PEYREY.

Poignée de nouvelles

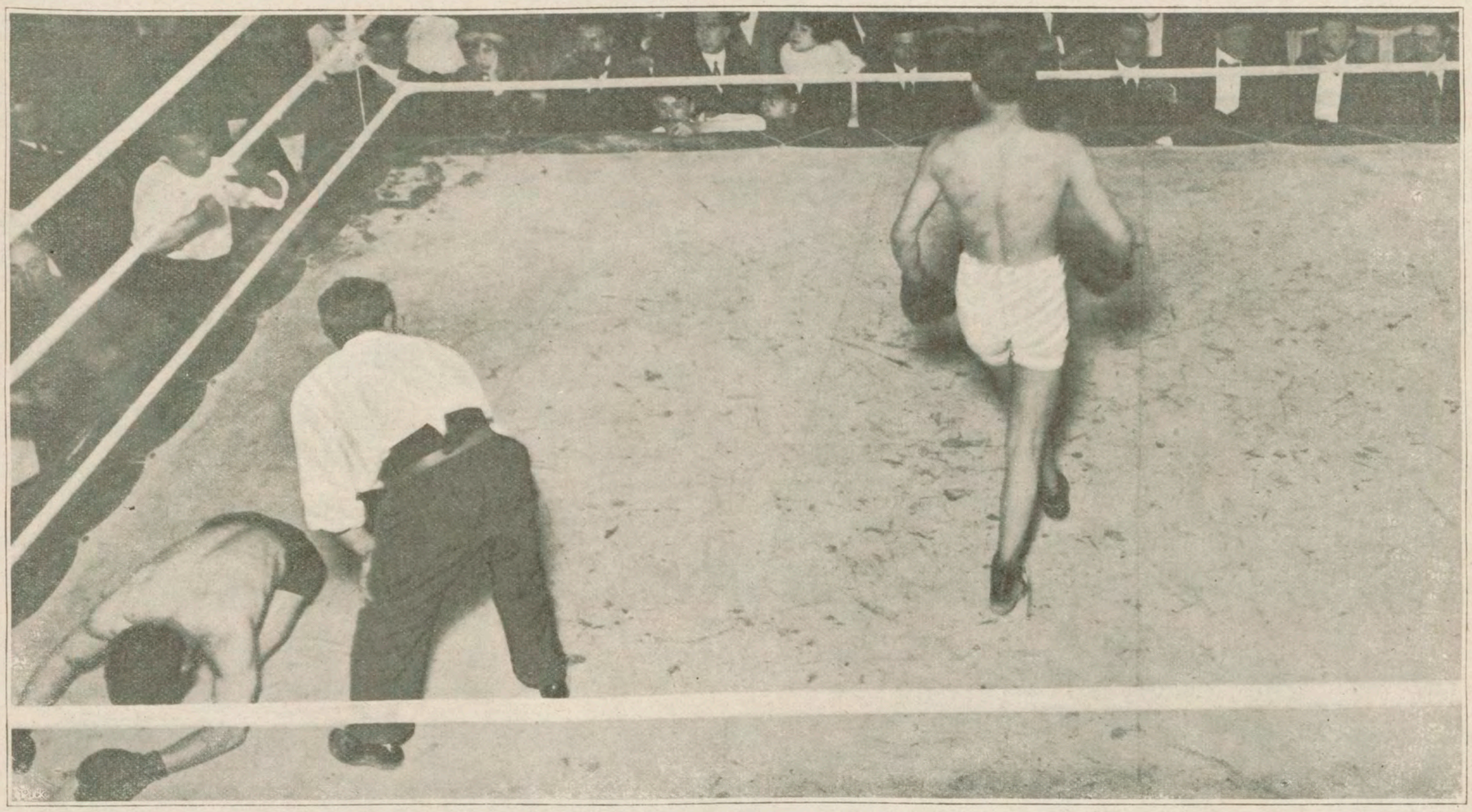
— On construit à Aldershot un dirigeable dont la capacité sera de trois cent cinquante mille pieds cubes.

— Le virtuose des virtuoses, Roland Garros accorde ses préférences maintenant au Morane-Saulnier.

— Il se pourrait que d'ici peu, il s'attaquât au record de la hauteur, à Marseille.

— L'année prochaine, il se pourrait qu'une course Paris-Vienne fût organisée par l'Aé. C d'Autriche.

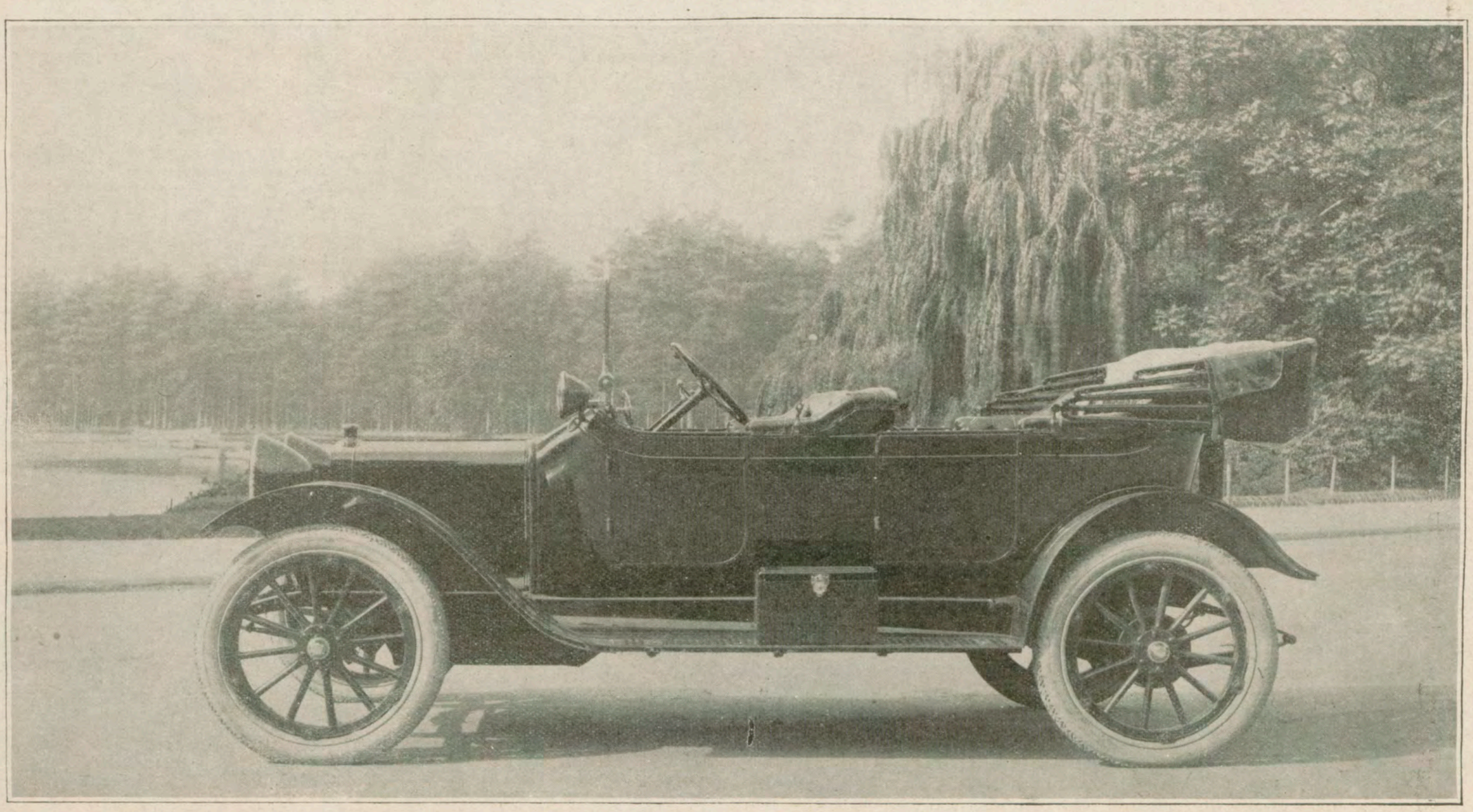
LA RÉOUVERTURE DE LA SAISON DE BOXE



LOESCH MET BUCK SHINE KNOCK-OUT.

La saison de boxe a recommencé. Dès le début, ce fut une avalanche de combats et de soirées dont l'utilité était loin de se faire sentir. Le Wonderland a repris ses soirées du samedi. A la première, Demlen fit match nul avec Spenceley, Bonzonie triompha aux points de Gloria et Loesch mit knock-out l'Anglais Buck Shine au 7e round.

CELLE DONT TOUT LE MONDE PARLE



LA VOITURE LA PLUS AVANTAGEUSE DE L'ANNÉE

La voiture la plus avantageuse annoncée pour 1913 est sans conteste la nouvelle voiture américaine R. C. H. « type France » lancée sur le marché européen par M. Henri Depasse et qui fait sensation en ce moment dans le monde automobile. Comme nos lecteurs en jugeront, d'après la photographie que nous reproduisons ci-dessus, la voiture R. C. H. « type France » est une véritable voiture de conception et de lignes françaises. Son prix seul est bien américain.

LE CARNET DU SPORTSMAN

CALENDRIER DE LA SEMAINE

DIMANCHE 13 OCTOBRE. — *Cyclisme.* — Réunion au Vélodrome Buffalo (Challenge de la *Vie au Grand Air*)

DIMANCHE 13 OCTOBRE. — *Hippisme.* — Courses à Longchamp (Grand Criterium, Prix Gladiateur).

LUNDI 14 OCTOBRE. — *Aviron.* — Londres : Match Ernie Barry-Durnan.

MERCREDI 16 OCTOBRE. — *Boxe.* — Paris: Match Ledoux-Gaillard.

JEUDI 17 OCTOBRE. — *Hippisme.* — Courses à Longchamp.

VENDREDI 18 OCTOBRE. — *Hippisme.* — Courses à Maisons-Laffitte (Prix Perth).

Préservez-vous de l'Etat constructeur : à chacun son métier !

Le bruit a couru, ces derniers temps, avec insistance que, sous peu, les aéroplanes militaires seraient construits dans les ateliers de l'Etat et que, non seulement on copierait — ce qui serait un véritable déni de justice — les appareils existants, mais encore qu'on en sortirait de nouveaux d'un genre entièrement inédit.

Juste ciel! que va-t-on offrir à nos yeux épouvantés ? Chaque fois que, dans le mystère des laboratoires militaires, on a élaboré un appareil nouveau, il est vraiment stupéfiant de constater à quel degré d'ineptie on est parvenu...

Il nous souvient qu'un jour, il y a quelques années déjà, nous fûmes invités, avec quelques constructeurs, à jeter un coup d'œil sur la conception d'un officier d'artillerie.

Ce dernier avait construit une sorte de sphère formée de plans de toiles superposées, deux hélices y étaient adaptées, et lui se tenait accroupi au milieu de l'appareil, comme un rat dans un fromage de Hollande!

Jamais le moteur ne fut mis en marche et les expériences se bornèrent à cette exhibition. Mais, quand on pense que, depuis deux ans, l'officier travaillait cet assemblage bizarre...

Oh! oui... préservez-vous de l'Etat constructeur!

Grandeur et servitude militaires ou la stupéfaction du gradé.

Un célèbre pilote de sphérique qui a gagné, l'an dernier, une des plus importantes épreuves d'aérostation et qui a été victime d'une guigne noire dans les concours de cette année, fut récemment appelé à servir la patrie pendant dix-sept jours.

Naturellement, ce fut dans les aérostiers, à Versailles, qu'on le convoqua et, dès le lendemain, comme il est simple sapeur, il partait avec ses camarades du service actif à la manœuvre du ballon.

Il faut vous dire que, toute excellente qu'elle soit, la théorie militaire, pour le maniement d'un sphérique, diffère du tout au tout de celle des aéronautes civils, et notre pilote se désintéressait tant soit peu des explications du sous-officier.

Quand soudain, il fut sorti brutalement de sa rêverie :

« Bougre d'idiot, vous n'avez donc jamais vu un ballon de votre vie ? Vous regardez cela comme une poule qui aurait trouvé un couteau..., etc., etc... »

C'était le sous-officier qui crachait sa bile sur celui de ses auditeurs qui lui semblait le moins attentif.

Mais, comment dépeindre la stupeur de ce gradé quand, dix minutes plus tard, il vit le colonel commandant les aérostiers venir serrer la main au réserviste et qu'il l'entendit prendre rendez-vous avec lui pour une prochaine ascension.

Depuis ce temps, il doute de la hiérarchie!!!

Un aéroplane qui se gonfle avec de l'hydrogène !

Récemment, un pilote d'aéroplane assez connu ayant besoin de quelque argent, chercha le moyen de s'en procurer par une exhibition fructueuse.

Après avoir cherché, il prit sa meilleure plume et écrivit à la municipalité d'un petit village du Nord, pour lui proposer d'effectuer des vols à l'occasion de la fête de la commune.

Et voici *textuellement* la réponse qu'il reçut :

Monsieur l'aréonaute, (*sic*)

Nous acceptons votre offre, mais il faudra nous réduire vingt francs sur le prix.

Maintenant, si votre machine marche au gaz, la cemmune n'en a pas (*resic!*) arrangez-vous. Pour le même prix, vous nous ajouterez un lâcher de pigeons voyageurs.

Salutations...

... Et malgré toutes ces tentations, le pilote chercha une autre combinaison. Il est des gens bien difficiles à satisfaire.

Faut de l'admiration... pas trop n'en faut cependant.

Dans la banlieue ouest de Paris, habite un de nos meilleurs pilotes d'aéroplanes, qui possède une vaste villa où il loge avec toute sa famille.

Comme il est très serviable, il a donné l'hospitalité à plusieurs de ses parents ; entre autres, il hospitalise une vieille tante provinciale qui lui a voué une reconnaissance éternelle et la vieille dame passe ses journées, quand le temps le lui permet, assise à la grille du jardin.

Sur la route, des étrangers passent fréquemment et les gens du pays, fiers du voisinage de l'aviateur, ne se font pas faute de leur indiquer sa demeure.

L'autre semaine, une caravane d'Anglais s'avança en bon ordre pour admirer la villa, et soudain, la vieille parente eut une idée de génie. Se trouvant seule, à ce moment, à la maison, elle proposa au cicerone de la bande, de leur en faire visiter l'intérieur.

Les touristes acceptèrent avec enthousiasme et la visite terminée, ils remettent chacun une obole dans la main de leur guide improvisée.

Quant au retour de son hôte, elle voulut lui remettre le montant de la recette, elle resta stupéfaite de l'accueil qu'elle reçut, accueil plutôt froid.

Elle n'a pas encore compris pourquoi son neveu ne voulait pas que l'on considère son « home » comme un musée!

Le smoking n'est pas de rigueur pour ceux qui travaillent.

Un de nos meilleurs « manieurs de macaron » qui se trouve plus à son aise au volant de sa voiture de course que dans un salon, fut, le mois dernier, invité à dîner, avec d'autres conducteurs, par le directeur commercial de la maison dont il pilote victorieusement les voitures.

Rendez-vous était pris le soir, à sept heures et il était convenu qu'on passerait la soirée au théâtre.

Le jour fixé, notre champion se trouva dans l'impossibilité de venir au dîner, mais il téléphona le matin qu'il retrouverait les invités au théâtre qui était en l'occurrence, l'Opéra-Comique.

Et vers neuf heures et demie, on vint du contrôle avertir l'élégant directeur de la marque en question, qu'un individu, revêtu d'une combinaison graisseuse, voulait à tout prix entrer au théâtre, se réclamant de lui.

C'était notre sympathique conducteur qui revenait d'une longue route, se présentait au contrôle de l'Opéra-Comique, et qui, quelques minutes plus tard, pénétrait triomphalement dans le théâtre.

Dernier écho du huitième Grand Prix des ballons sphériques.

Après l'atterrissage de l'*Escapade*, à Porspoder, M. Léon Barthou et M. Welby-Jourdan, son passager, furent entourés d'une foule d'autochtones, très surexcités par l'arrivée bien imprévue du globe aérostatique. Et les petits gars bretons étaient d'autant plus joyeux que M. Léon Barthou leur faisait une ample distribution de morceaux de sucre et de bananes.

Mais survint une vieille, très vieille bonne femme, très renommée pour sa sagesse et la puissance de ses maléfices. Elle intima aux petits gars l'ordre de lui remettre les friandises car, affirma-t-elle, en un langage guttural, « les hommes qui voyagent dans l'air sont des sorciers, et si vous mangez ce qu'ils vous ont donné, vous mourrez certainement dans la journée ! »

Elle dit, et les petites mains sales dépossédées, rentra dans sa chaumière, pour mettre précieusement à l'abri le butin inopiné.

Signe des temps : après la bicyclette, la moto.

La bicyclette a su, depuis longtemps, être utilitaire. Et les porteurs de journaux, comme les garçons bouchers gagnèrent en vélocité, lorsqu'ils la firent servir au transport des nourritures dont ils sont les dispensateurs intermédiaires : la nourriture intellectuelle, que le papier doit distribuer, et la nourriture tout court, qui revêt la forme d'escalopes savoureuses et d'entrecôtes entrelardées.

Le progrès pénètre partout : et les camelots d'abord, pour arriver bons premiers dans la course aux nouvelles, utilisèrent la motocyclette et le tricar. C'est maintenant le garçon boucher qui demande à la rapide moto de l'aider dans sa tâche distributive. On peut voir, dans le quartier des Champs-Elysées, l'un d'eux effectuer ses livraisons, avec une 3 HP bien au point.

Et — son travail l'explique — la « panne » parce qu'elle lui est bien connue, ne saurait l'effrayer.

Que les chronométreurs fassent attention à Mlle Ellegaard.

L'autre semaine, le grand champion cycliste Ellegaard, sortant de s'entraîner au Vélodrome d'Hiver, prenait le métropolitain à la station de Grenelle, pour s'en retourner chez lui.

Il était accompagné de deux enfants, sa fille, une charmante blondinette de six ans, peut-être, avec un petit camarade.

Ils s'installèrent tous trois en première et le métro se mit en route.

A un certain moment, entre les stations de Passy et du Trocadéro, qui sont assez distantes l'une de l'autre, le train donnant une certaine impression de vitesse, le petit garçon s'adresse à sa camarade.

— Tu vois, lui dit-il, comme on va vite aujourd'hui, aussi vite que le vent.

— Penses-tu, répond la petite, c'est papa qui va aussi vite que le vent ; dimanche dernier, il a fait son dernier tour de Buffalo en 18 secondes, n'est-ce pas, petit père ?

Et Ellegaard approuva en souriant ; mais le proverbe est bien vrai : « Bon sang ne peut mentir ».

Pas du « chiqué ! »... une simple entente !...

Plusieurs villes de province et non des moindres, ont eu la grande joie, le mois dernier, de posséder dans leurs murs une troupe de boxeurs connus qui voulaient initier leurs respectables habitants aux beautés du « noble art ».

Inutile de vous dire que tous les combats étaient arrangés d'avance et que les résultats en étaient toujours connus par les principaux acteurs avant de monter sur le ring.

Un organisateur de combats de boxe, très connu à Paris, rencontra, l'autre soir, le manager de cette troupe.

« Vous vous faites tort, lui dit-il, en allant faire ainsi du « chiqué » en province.

— Mais, il n'y avait pas de chiqué, répond notre homme.

— Allons donc! Vous allez me faire croire, à moi, vieux routier, que le match Piet-Badoud, que vous avez organisé à X..., était sincère. Vous n'aviez pas de recette suffisante pour offrir une bourse sérieuse.

— Mais, ce n'était pas du « chiqué », je vous le répète, reprend le manager ; ils s'étaient simplement entendus avant le combat, pour ne pas se faire trop de mal... »

Et il continua sa route d'un air satisfait...

L'affiche malencontreuse ou un procès à l'horizon.

Récemment, un dessinateur des plus connus reçut la commande d'une affiche pour une de nos plus grandes usines d'automobiles, célèbre pour ses voitures silencieuses.

On laissait toute l'attitude à l'artiste, quant au sujet, ne lui demandant qu'une affiche attirant l'œil des acheteurs.

Oubliant, sans aucun doute, que les voitures qu'il avait à vanter étaient, avant tout, comme nous l'avons déjà dit, silencieuses, le dessinateur exécuta une affiche qui représentait une automobile dont on ne voyait plus que la plaque arrière et, en première place, un énorme cheval de fiacre, dressé, écumant, furieux et effrayé à la fois, qui se cabrait de toute sa hauteur.

Le directeur, tout en admirant l'allure de la noble bête, trouva l'idée un peu trop opposée à ce qu'il voulait faire comprendre, et voilà la raison d'un futur procès entre une grande firme française et un humoriste célèbre.

Précaution sage de la part des automobilistes.

Avec la nouvelle saison, il va falloir se préoccuper de remplacer le torpedo par la limousine, immobiliser sa voiture plusieurs jours, et le beau temps étant revenu, on regrettera de s'être trop pressé.

Les gens avisés s'adressent à Vinet, le carrossier moderne de Courbevoie qui, au moyen de son système amovible breveté, transforme leurs vieilles carrosseries actuelles en carrosseries amovibles que leur chauffeur peut interchanger seul en cinq minutes.

Nouvelle à la main.

Pourquoi, lors des dernières manœuvres, l'aviateur Bregi fut-il surnommé le pilote du ministère ?

Parce que partant d'un point carré, il franchit mille rangs de bourgeois sans avoir d'aile cassée !

JOKER.

RESULTATS TECHNIQUES

DU 30 SEPTEMBRE AU 6 OCTOBRE

AVIATION

VENDREDI 4 OCTOBRE. — Biarritz. — L'aviateur Janoir vole de Calais à Contis-les-Bains, atterrissant dans le même champ que Bathiat, détenteur de la Coupe de distance.

DIMANCHE 6 OCTOBRE. — Biarritz. — L'aviateur Daucourt, parti de Valenciennes, atterrit à Biarritz, s'attribuant la Coupe de distance.

AUTOMOBILE

DIMANCHE 6 OCTOBRE. — Gaillon. — Course de côte (1.000 mètres). — *Septième catégorie.* — (*De 2 l. 3 à 2 l. 7*). 1. Pouget (95/95), en 43 sec. 3/5, moyenne 80 kil., à l'heure.

Sixième catégorie A. — (*De 2 l. 700 à 3 l.*) 1. Crespelle (4 cyl. 78/156), en 36 s.

Sixième catégorie B. — (*Monocylindres*). 1. D'Avaray (1 cyl., 115 × 180), en 1 m. 9 s.

Cinquième catégorie. — (*De 3 l. à 3 l. 750*). 1. Guyot (80 × 180), en 37 s.

Quatrième catégorie. — 1. Leduc, en 1 m 2 s. 3/5.

Deuxième catégorie. — (*De 5 l. 3 à 6 l. 500*). 1. Costa (4 cyl., 140 × 130), en 37 s.

Première catégorie. — (*Au-dessus de 6 l. 500*). 1. Erle, en 22 s. (record du monde), moyenne, 163 kil. 630 ; 2. Chaves, en 26 s. 4/5.

CYCLISME

DIMANCHE 6 OCTOBRE. — Parc des Princes. — *Course de vitesse :* 1. Martin

Course de 80 kilomètres (derrière motocyclettes) : 1. Sérès, en 57 m. 48 s. ; 2. Jenke ; 3. Ivan Goor ; 4. Linar. Continuant jusqu'à l'heure, Sérès couvre 83 kil. 41 mètres (record), ancien record : 77 kil. 630 mètres).

ATHLÉTISME

VENDREDI 4 OCTOBRE. — Boxe. — Thomas, bat Dixie Kid aux points, en 15 rounds. Kid Harris bat Stuber, qui abandonne au premier round.

SAMEDI 5 OCTOBRE. — Boxe. — Bonzonie bat Gloria aux points en 6 rounds. Lœsch, bat Buck Shine, par knock-out en 7 rounds Demlen et Spenceley font match nul après 10 rounds de combat.

DIMANCHE 6 OCTOBRE. — Football Rugby. — Colombes. — Le Sporting Club Universitaire de France bat le Sporting Club de Vaugirard, par 22 points à 0.

HIPPISME

LUNDI 30 SEPTEMBRE. — Saint-Cloud — *Handicap d'automne* (3.600 mètres, 10.000 francs) ; 1. Rupestris II, à M. James Hennessy (Ch. Childs) ; 2. Nérac ; 3. Ormuzd. — P. M. : gag. 128 fr. ; pl. 32 fr. 50, 17 fr., 18 fr.

MARDI 1er OCTOBRE. — Saint-Ouen. — *Steeple-chase de trois ans* (3.000 mètres, 20.000 francs) : 1. Ekwanock, à M. Pfizer (F. Williams) ; 2. Faustine II ; 3. Myrtil. — P. M. : gag. 43 fr. ; pl. 25 fr. ; 27 fr. ; 18 fr.

MERCREDI 2 OCTOBRE. — Le Tremblay. — *Prix Nougat* (1.100 mètres, 6.000 francs) : 1. Lunéville, à M. Mathurin Pantall (G. Stern) ; 2. Prude ; 3. Hallerie. — P. M. : gag. 80 fr. 50 ; pl. 28 fr. 50, 26 fr. 50, 31 fr.

JEUDI 3 OCTOBRE. — Maisons-Laffitte. — *Prix Atlantic* (1.500 mètres, 10.000 francs) : 1. Judée, à M. Grignon (F. Lane) ; 2. Bassompierre ; 3. Pétulance. — P. M. : gag. 208 fr. 50 ; pl. 45 fr. 50, 23 fr. 50, 35 fr. 50.

DIMANCHE 6 OCTOBRE. — Longchamp. — *Prix du Conseil Municipal* (2 400 mètres, 100.000 fr.) : 1. Shannon à M. H.-B. Duryea (Mac Gee) ; 2. Tripolette ; 3. Martial III. — P. M. : gag. 297 fr. 50 ; pl. 93 fr. 50, 35 fr. 50, 68 fr. 50.

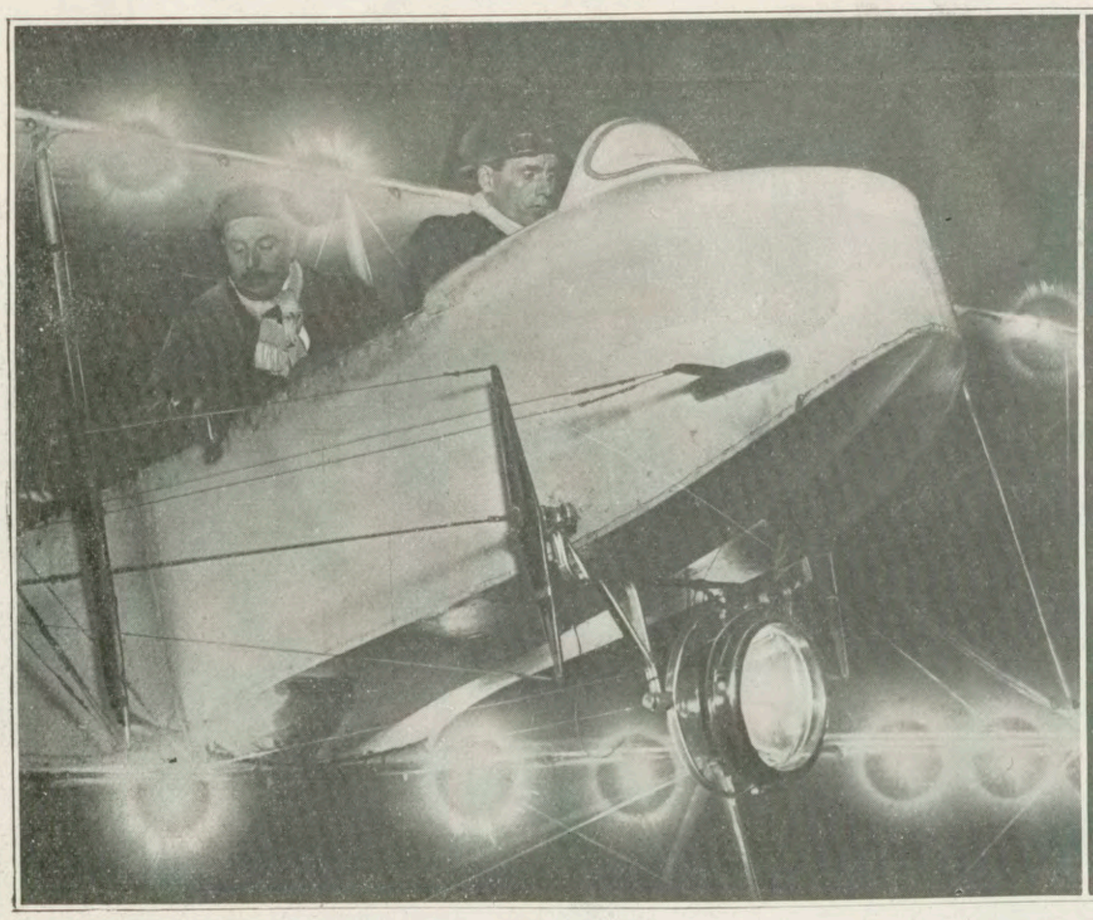
CE QU'IL FAUT LIRE

Reproduction de la couverture de *Fermes et Châteaux* du 1er octobre, le numéro, un fr.

La Chasse a tir, par Cunisset-Carnot, collection Sports-Bibliothèque. Le vol. broché. 6 fr.

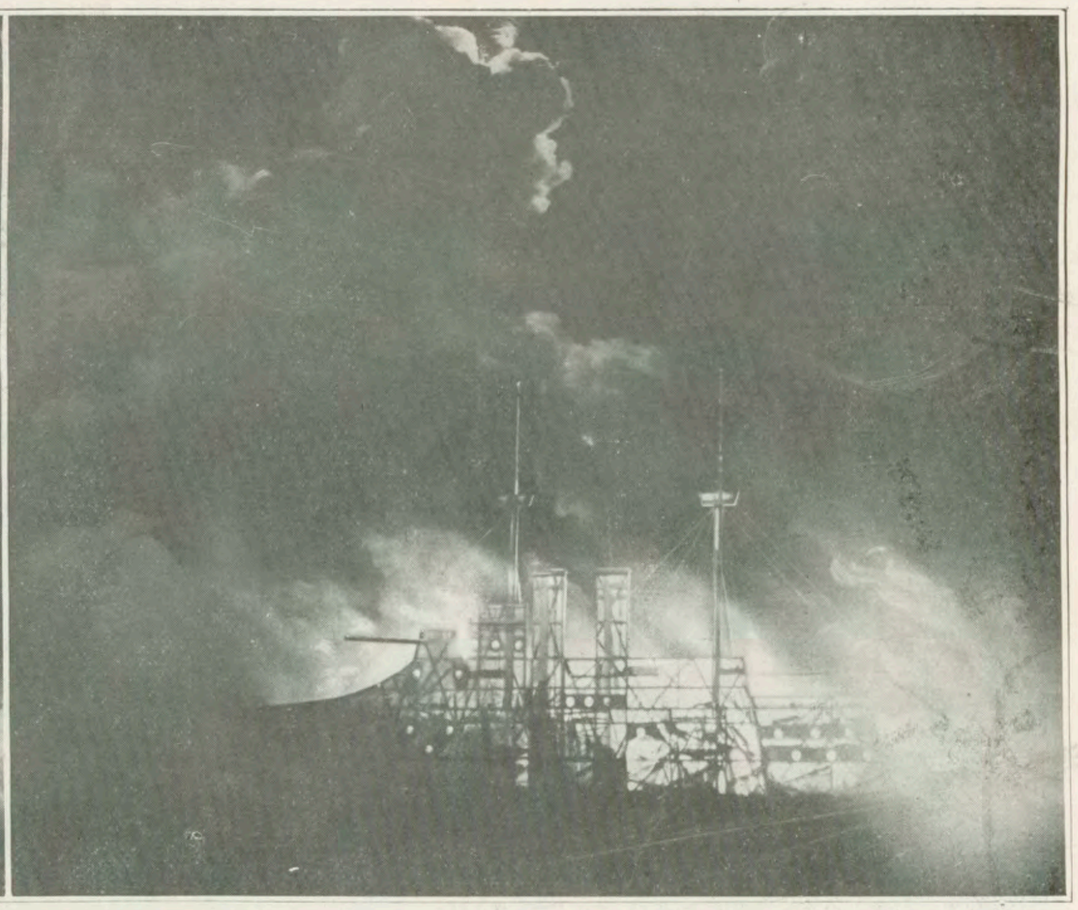
Librairie Pierre Lafitte et Cie

L'AVIATION NOCTURNE



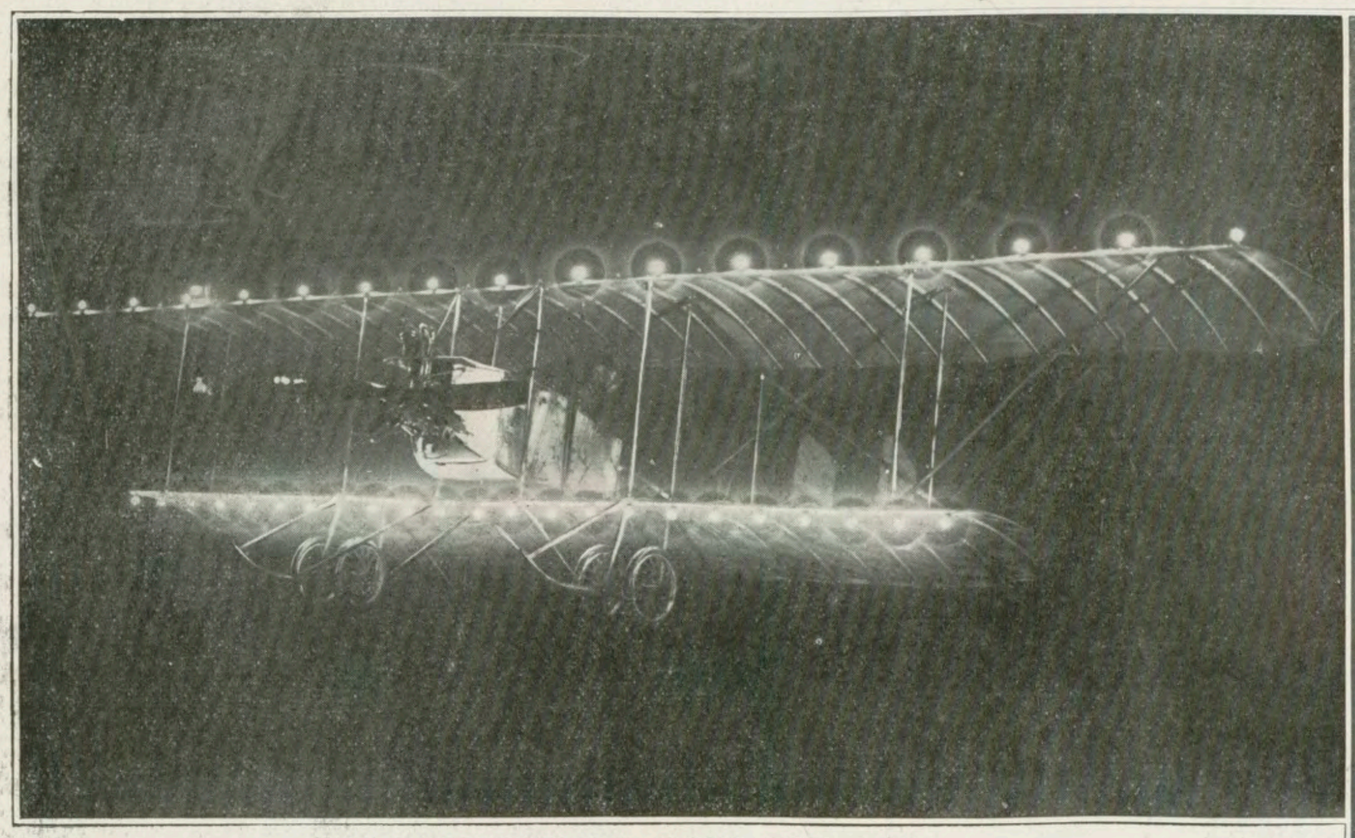
UN DÉPART DANS LA NUIT

L'aviateur Noël, accompagné du capitaine Austin Tyrer, vainqueur du meeting nocturne d'Hendon, où un concours d'aéro-cible fut disputé.



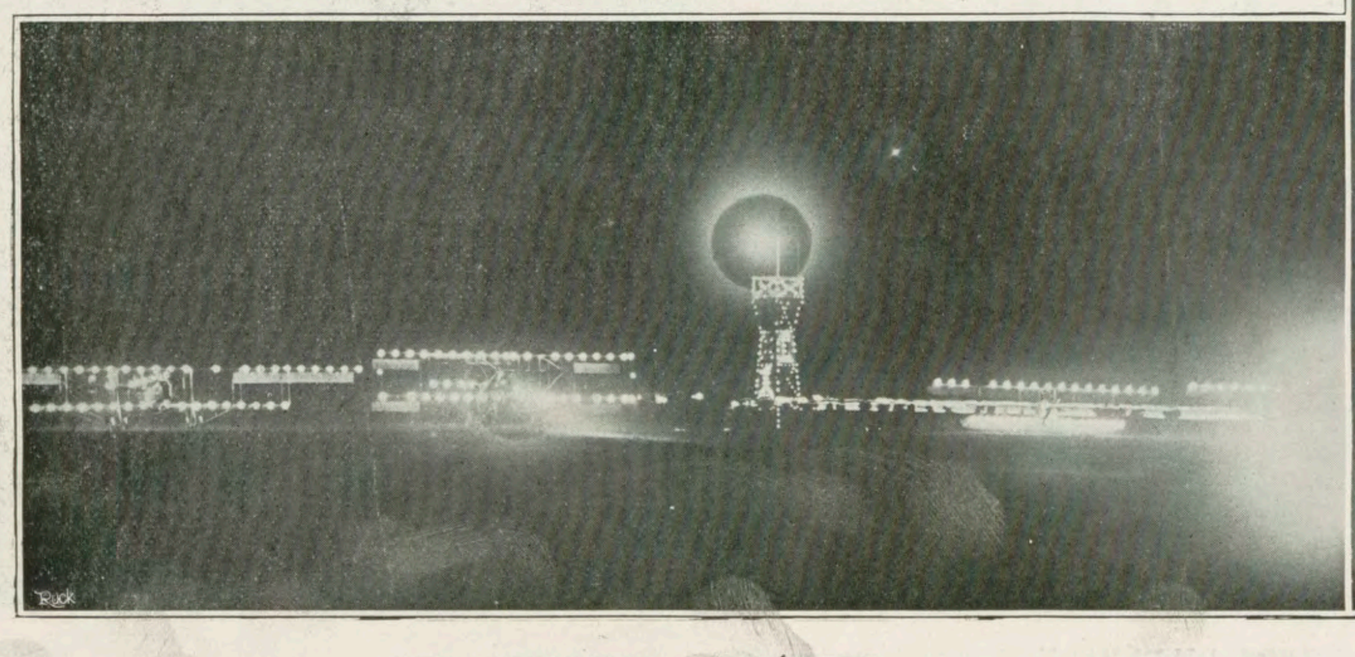
LA CIBLE EN FEU

Les aviateurs devaient lancer, du haut des airs, des bombes qui devaient atteindre un navier figuré sur le sol. La cible prit feu.



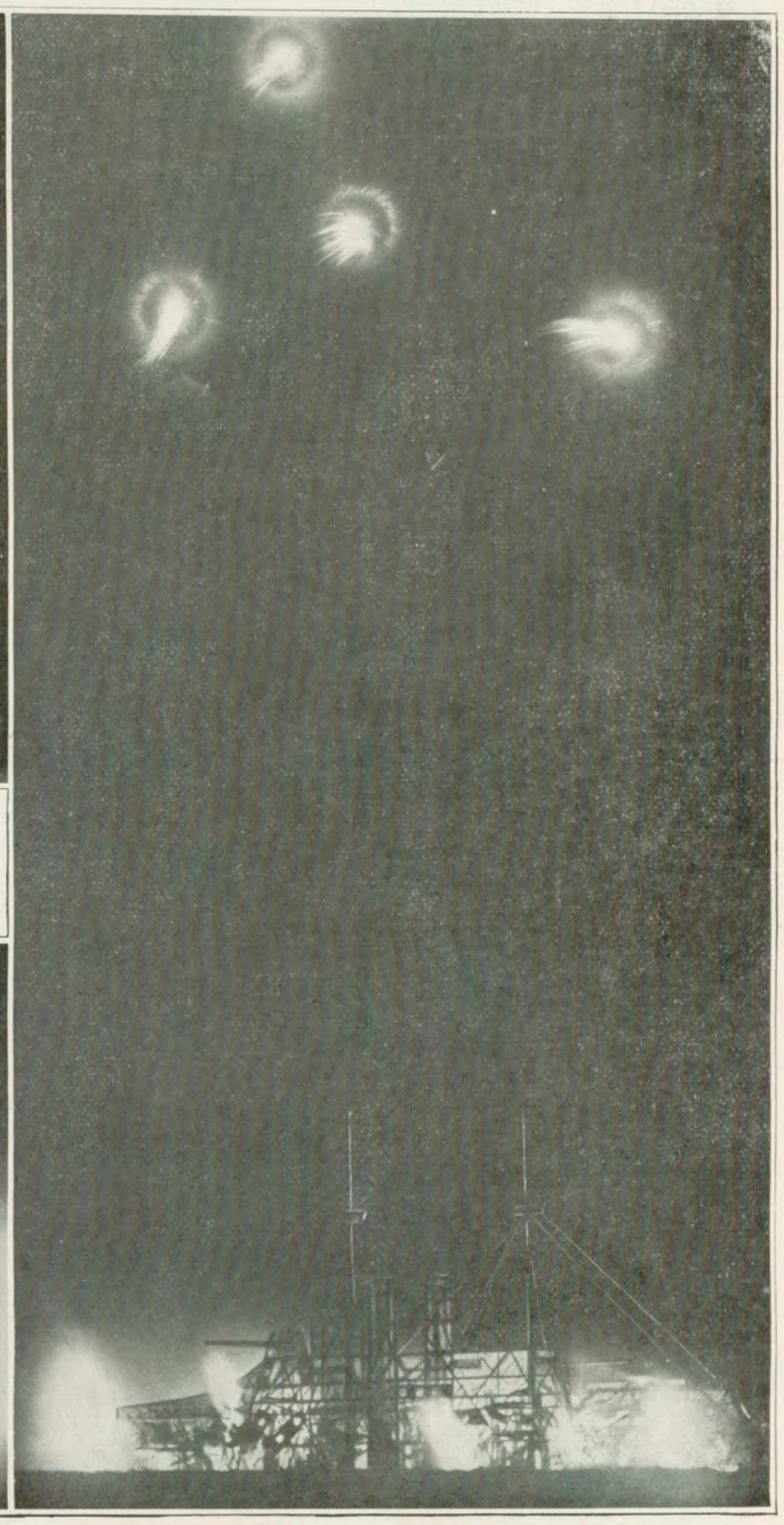
UN CONCURRENT DANS LES AIRS

Les appareils des concurrents étaient éclairés par des lampes électriques, ce qui produisait un effet féerique dans la nuit, lorsqu'on voyait ces masses lumineuses évoluer dans l'espace.



LES APPAREILS AU DÉPART

Les pilotes devaient laisser tomber des bombes sur un appareil représentant un dread-nought. Plusieurs concurrents prirent part au concours gagné par L. Noël.

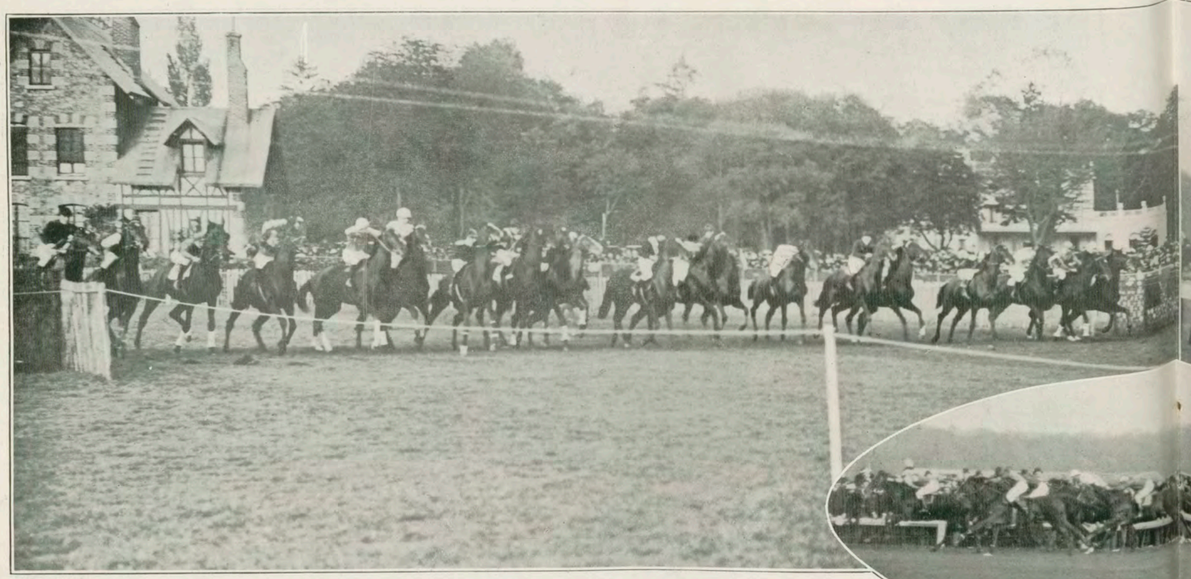


LE JET DES PROJECTILES

Un appareil en vol projette des bombes. Peut-être des mains complaisantes rectifièrent-elles le tir à terre.

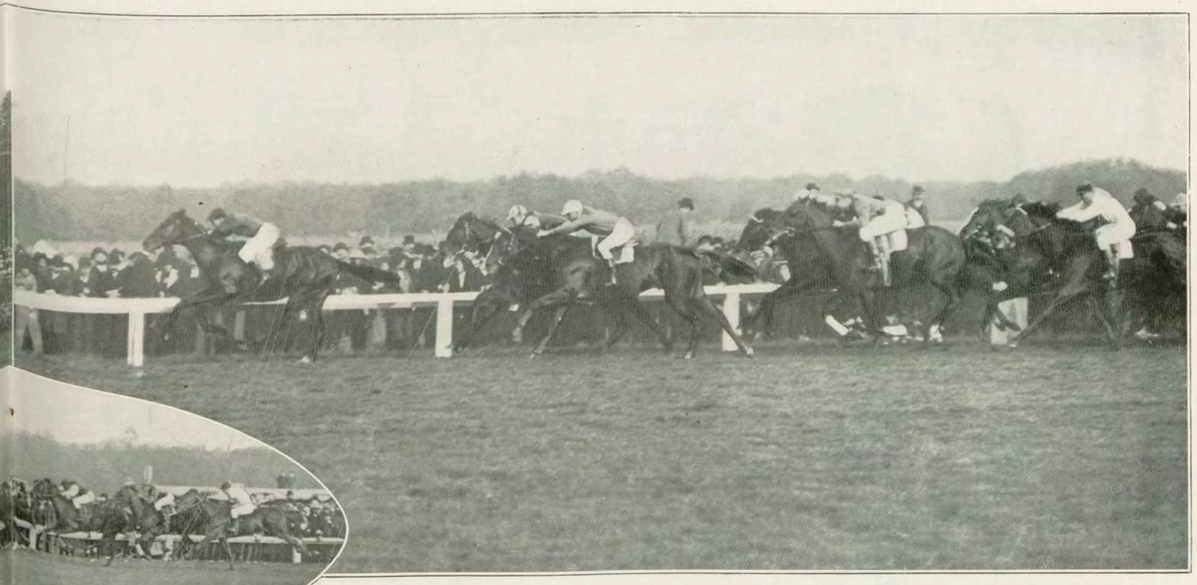
LA VIE AU GRAND AIR

SHANNON GAGNE LE PRIX DU CONSEIL MUNICIPAL A LONGCHAMP



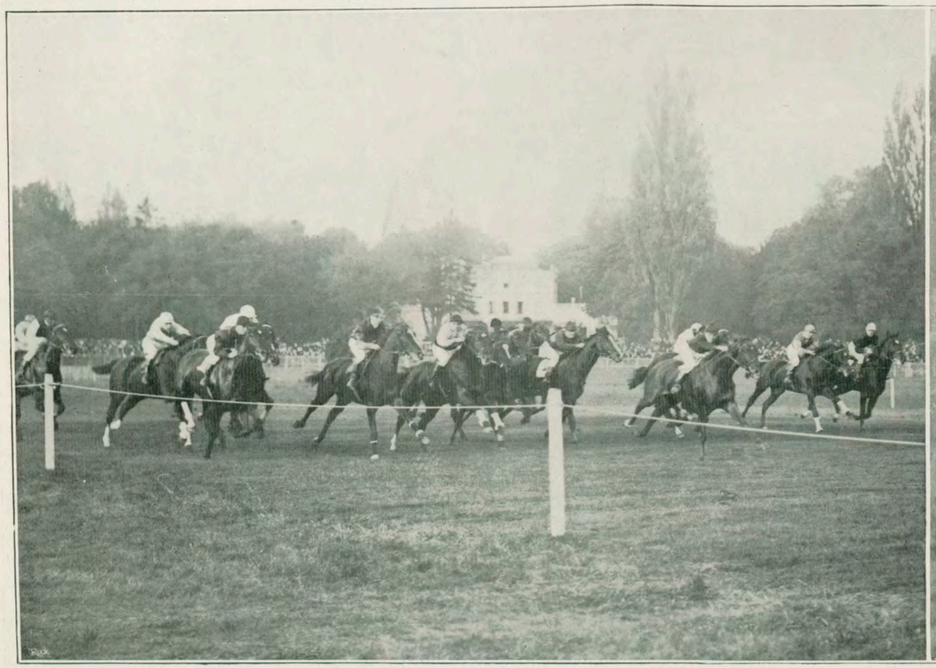
LE DÉPART DU PRIX DU CONSEIL MUNICIPAL (2.400 mètres, 100.000 francs). — 6 Octobre.

C'est par un temps merveilleux que s'est disputé dimanche dernier le Prix du Conseil Municipal. Vingt concurrents se sont présentés sous les ordres du starter ; le départ a été donné dans d'excellentes conditions.



A L'ENTRÉE DE LA LIGNE DROITE

Dans la montée, les représentants Pellerin menaient devant Romagny, mais le cheval de M. Fould, dans la descente, passait en tête devant Corton II, Amoureux III, Shannon et Bonbon Rose. Au dernier tournant, Shannon rejoignait Romagny qui s'effondrait.



A 150 MÈTRES DU DÉPART

Dès le signal, Agenda, Kellermann, Florsison, Castagnette V et Romagny se sont élancés en tête d'un lot immédiatement très égrené. Galafron était tout à fait en queue du peloton. Bientôt Corton II, poussé par Marsh, passait premier devant Romagny. Templier III, Shannon, Amoureux III, Agenda, Martial III et Bonbon Rose.

SHANNON, MONTÉ PAR MAC GEE

La victoire de Shannon à été une [illegible] surprise, on n'accordait au cheval de M. Duryea qu'une chance d'outsider, [illegible] souvenir de sa belle course dans le Grand Prix de Deauville. En mê[illegible], le peloton de tête au pavillon.

L'ARRIVÉE DU PRIX DU CONSEIL MUNICIPAL

Tandis que Romagny disparaissait de la lutte, Tripolette survenait à l'extérieur et Martial III au milieu du peloton. Au pavillon, Shannon prenait l'avantage. Tripolette, malgré une vigoureuse attaque, terminait seconde à une demi-longueur. Martial III était troisième, n'ayant pu se faire un jour assez tôt.

DE VALENCIENNES A BIARRITZ PAR DAUCOURT

L'AVIATEUR DAUCOURT COUVRE 830 KILOMETRES EN UNE JOURNEE

L'aviateur Daucourt qui, l'autre semaine, avait bouclé sept fois le Circuit de Paris, dans sa journée, soit 770 kilomètres, s'est à nouveau imposé à l'attention du public, dimanche dernier, en allant de Valenciennes à Biarritz (830 kilomètres), du lever au coucher du soleil. Il devenait ainsi détenteur de la prime semestrielle de la Coupe de Distance qui échoit le 31 octobre prochain. Il ne fit que trois escales pendant son beau voyage, qui bat de 50 kilomètres celui de Bathiat, précédent détenteur de la prime. En médaillon, le départ de Daucourt à Valenciennes (Moteur Gnôme, hélice Chauvière, magnéto Bosch, bougies Oléo).

BOXE

La saison de boxe

La poule aux œufs d'or va-t-elle encore pondre ?

La saison de boxe est reprise. Cet événement qui, jusqu'ici, comblait d'aise les sportsmen, est loin de les réjouir cette année. En cinq jours, nous n'avons pas eu moins de six réunions. Vous avouerez que c'est un peu exagéré et que nous sommes en droit de crier holà! à tous les organisateurs qui, sous le fallacieux prétexte de nous convier à des combats, nous font assister à des spectacles longs et monotones, où la salle se vide peu à peu après chaque reprise pour ne compter que quelques enragés payeurs au moment où le dernier coup de gong retentit. D'ailleurs, voici le programme de l'autre semaine :

Lundi : fête organisée par la Mutuelle des Boxeurs.
Mardi : réunion aux Arènes de Boxe.
Mardi : réunion au Ring de Paris.
Mercredi : réunion du Boxeland.
Vendredi : réunion du Premierland.
Samedi : réunion du Wonderland.

N'en jetez plus! Et encore si chacune de ces représentations avait présenté un intérêt quelconque, nous pourrions à la rigueur louer l'activité des impresarii, tout en considérant qu'ils abusent un peu. Malheureusement, avec les clous de ces six séances, on aurait pu à peine former un programme intéressant pour une seule, à la condition que les boxeurs missent, en certaines circonstances, un peu plus d'acharnement à soutenir leur réputation. Je vois très bien la réunion qui aurait été composée des rencontres suivantes, choisies dans celles qui pouvaient capter l'intérêt l'autre semaine :

Loesch contre Buck Shine.
Gaillard contre Lepreux.
Hubert Roc contre O'Mara.
Piet contre Madole.
Demlen contre Spenceley.
Marcel Thomas contre Dixie Kid.

On aurait pu y joindre le match Dumas-Verne, qui fut l'un des plus beaux combats de l'ensemble des soirées citées plus haut et qui remporta un vif succès au Premierland.

Si le spectateur avait assisté dans la même soirée à un pareil ensemble de rencontres, il aurait été mal venu de se plaindre, se serait retiré enthousiasmé, n'aurait pas regretté son argent et serait revenu sans aucun doute à la séance suivante. Hélas! il n'en a pas été ainsi dans la réalité et grand fut le désappointement de la plupart des spectateurs. Ceux-ci ont maintenant la plus mauvaise opinion du noble art.

Le cœur plein d'espoir, ils s'étaient dérangés : ils ont juré qu'on ne les y prendrait plus; et c'est ainsi qu'on tue un sport qui ne demande qu'à vivre et qui souffre d'être assailli de tous côtés par des gens qui finiront par l'étouffer.

La boxe a été considérée jusqu'ici, par certains, comme une poule aux œufs d'or. Nombreux sont les hommes d'affaires qui ont pensé tirer de grands profits de l'organisation de combats. Mais comme ils avaient eu chacun la même pensée, il s'est produit ce fait que tous ont ouvert en même temps leur salle. Ne comptant plus sur les mêmes bénéfices, ils ont été obligés de s'assurer le service de boxeurs à prix réduits, dont les rencontres ne présentent aucun intérêt, ou bien de faire disputer les combats importants en 6 rounds pour avoir moins de frais que s'ils étaient conclus pour 10 ou 15 reprises. Conclusion : le public se désintéresse de ce chaos et, plutôt que de suivre toutes les soirées, préfère s'abstenir. Car il ne faut pas se le dissimuler, les fervents de la boxe ne constituent pas encore une multitude. Ce sont toujours les mêmes qu'on rencontre aux réunions. Même s'ils ont les moyens de s'offrir une place à chacune, ils trouvent ennuyeux de s'y rendre, se contentant d'une séance, au maximum deux, dans la semaine. Aussi, il y a gros à parier que cette saison verra quelques précoces fermetures. Devrons-nous le regretter ? Le troupeau des moutons de Panurge est tellement considérable, malgré les conseils de chacun, qu'il n'est plus intéressant.

Le plus à plaindre, en l'occurrence, est le public que l'on convie à des championnats continuels. Oh ! que tout cela sent la lutte et comme les sincères sportsmen doivent être navrés ! Souhaitons que tout s'arrange et qu'une réglementation stricte entre en vigueur. De cette façon, lorsqu'un Dixie Kid aura l'audace de ne pas mieux défendre sa chance qu'il ne le fit vendredi dernier contre Marcel Thomas, le nouveau champion du monde des poids mi-moyens (?!), le premier champion du monde Français (?!?!), une bonne petite disqualification et le refus de payer la bourse feraient peut-être réfléchir le coupable. Oui, mais il faudrait une entente entre tous les organisateurs et rien qu'en pensant à cette éventualité, un frisson me parcourt et je préfère m'arrêter !

JACQUES MORTANE.

Poignée de nouvelles

Bernard, l'excellent poids moyens, a culbuté avec son automobile en revenant de Biarritz, il s'est relevé sans mal.

— Wolgast s'est luxé le bras en mettant son automobile en marche, il ne pourra pas rencontrer P. Mac Farland ce mois-ci.

— Lundi prochain, Matt Wells, champion d'Angleterre poids léger, rencontrera Jack Ward en un combat de 20 rounds de 3 minutes, au ring de Londres.

— Joe Jeannette doit rencontrer Jim Flynn, mais son manager, Dan Mac Ketrick, le trouvant surentraîné lui a ordonné un mois de repos.

— Sam Mac Vea, vient de se découvrir une splendide voix de ténor et il en fait profiter ses camarades de Sydney.

AVIRON

Le match Barry-Durnan

L'histoire d'une grande épreuve

L'ANGLAIS Barry qui déchaîna, en Angleterre, il y a quelques mois, un enthousiasme véritablement national, en ravissant le championnat du monde d'aviron à l'Australien Arnst, n'aura pas été long à pouvoir jouir, en tout repos, du titre qu'il eut tant de mal à obtenir.

Le 14 octobre prochain, en effet, Barry, défié par Durnan, devra s'aligner à nouveau sur la Tamise pour défendre son bien.

A vrai dire, ce nouveau match n'excitera pas autant les passions que celui qui marqua la défaite de l'ancien champion Arnst. Cette fois, Barry part grand favori, tandis que le jour où il réussit à battre le fameux Arnst, la victoire de ce dernier paraissait bien probable pour ceux-là même qui souhaitaient sa défaite.

Et le fait que Barry, après une fin de course mémorable, força Arnst à abandonner la lutte, laissant ainsi le glorieux trophée revenir en Angleterre, d'où il était depuis si longtemps parti, expliqua suffisamment la joie de tous les rowingmen d'Outre-Manche.

Le championnat du monde professionnel remonte à 1854, l'année où, pour le titre, J. Messenger, en battant Cole, inscrivit le premier, son nom au haut du glorieux palmarès. Il garda son titre trois ans, et en fut dépossédé par H. Kelley. Deux ans plus tard, Kelley succomba devant Chambers, qui résista à tous les assauts, de 1859 à 1865, année qui vit Kelley reprendre son titre. Les deux fameux rivaux s'entrebattirent alors en 1866 et 1867, jusqu'à ce qu'un nouveau larron, J. Renforth, vint inscrire un nouveau nom, par sa victoire sur Kelley, au livre d'or du championnat.

Notons rapidement les noms des divers vainqueurs : Renforth (1868 à 1874), Sadler (1874 et 1875), Trickett (1876), R.-W. Boyd (1877), J. Higgins (1877), Trickett, à nouveau (1877), J. Higgins (1878), W. Elliott (1878 et 1879), E. Hanlan (1879 à 1884), W. Beach (1884 à 1887, sur abandon du titre en faveur de P. Kemp), P. Kemp (1888), H. Searte (1888 à 1890), J. Stanbury (1890 à 1896), J. Gandaur (1896 à 1901), G. Towns (1901 à 1905), J. Stanbury, à nouveau (1905 à 1906), G. Towns, à nouveau (1906 à 1907, sur abandon du titre en faveur de son frère C. Towns), W. Webb, qui, en 1907, battit C. Towns, la première fois que le nouveau champion dut soutenir ses prétentions.

Et nous arrivons enfin à la première victoire du champion d'hier, Arnst, qui élimina Webb, le 16 décembre 1908, le battant ensuite à nouveau, le 22 juin 1909. Arnst triomphait ensuite de Welch, le 4 août 1910, de Barry, le 18 août 1910 et de Pearce, le 27 juillet 1911.

Jusqu'alors, Arnst avait toujours défendu son titre, soit sur la rivière Wanganui (Nouvelle-Zélande), soit sur le Akarva (Nouvelle-Zélande), sur le Zambèze (Afrique du Sud), lors de sa victoire sur Barry, soit enfin sur le Paramatta (Nouvelle-Galles du Sud).

C'est alors qu'il eut le beau geste d'accepter le nouveau défi de Barry, dans le pays même de ce dernier, sur la Tamise. Et c'est là qu'il succomba.

Notons, enfin, pour compléter ce trop rapide historique d'une grande épreuve sportive, que le match se disputa en Angleterre, soit sur la Tamise, entre Putney et Morlake, soit sur la petite rivière du Nord, la Tyne, de 1854 à 1884, année ou W. Beach, conquit son titre sur le Nepean River (Nouvelle-Galles du Sud). La Tamise ne vit plus le championnat qu'en 1886, 1896 et 1912. L'épreuve fut disputée une fois au Canada, en 1901, lors de la première victoire de G. Towns.

Le temps le meilleur fut celui d'Arnst, en 1911 : 19 m. 46 s. pour 3 milles 330 yards.

GÉO LEFÈVRE.

LUTTE

L'histoire de Kara-Ibo

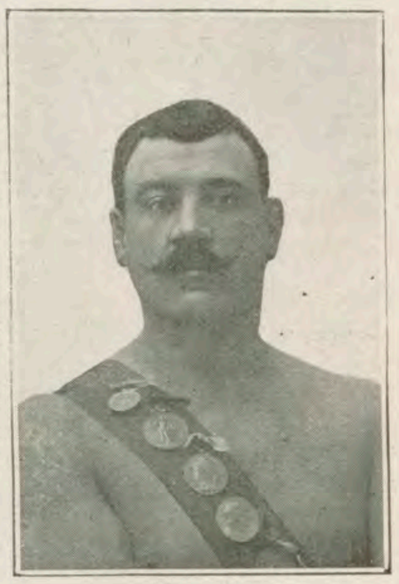
D'où venait l'argent dont vivait ce lutteur ?

Du très intéressant ouvrage de Paul Pons, sur *La Lutte*, nous extrayons ce passage qui relate une des très nombreuses anecdotes dont fourmille ce livre très documenté, que tous les fervents de ce sport, tué par les organisateurs sans scrupule, tiendront à se procurer.

PARMI les anecdotes dont on n'a jamais songé à contrôler l'authenticité et concernant le mystérieux Kara-Ibo, figure au premier rang celle ayant trait à l'étrangeté de sa vie. Jamais on n'aurait sans doute songé à s'en occuper, et Kara-Ibo serait peut-être passé inaperçu, si la nature n'en avait fait le lutteur le plus redoutable de son temps.

Ce singulier personnage vivait aussi simplement, aussi rudimentairement qu'il était possible à un homme de le faire. Sa sobriété était légendaire parmi ses collègues. D'ailleurs, ses collègues et concurrents, il les ignorait en dehors des relations forcées qu'il avait avec eux dans les réunions de lutte.

Il vivait seul, dans une chambre meublée du strict nécessaire, mais tenue par lui-même dans une remarquable propreté. D'ailleurs, Kara-Ibo était très soigné de sa personne. Or, il ne retirait de la lutte que de très médiocres bénéfices, et qui plus est il ne consentait jamais à les toucher. Comme en dehors de cela il ne faisait rien, il fallait qu'il eut des ressources. Et on ne lui en connaissait pas! Et comment les aurait-on connues, puisque cet être étrange approfondissait volontairement le mystère de sa vie en s'isolant au sens le plus rigoureux du mot, en ne fréquentant systématiquement personne, en se tenant volontairement à l'écart du monde. Jamais il n'entrait dans un établissement de crédit, où il aurait pu avoir un compte ouvert, jamais on ne le voyait parler à âme qui vive, et pourtant il avait toujours de l'argent sur lui !!! Et il n'en gagnait pas. Enfin, pour mettre le comble à ce cas stupéfiant et énigmatique, il ne cachait pas chez lui ce qui peut s'appeler l'ombre d'un maravédis puisque, quand il sortait, il laissait sa porte ouverte.



PAUL PONS.

Est-il besoin de dire que la curiosité avait poussé ses voisins à aller explorer le local, pendant l'absence du locataire? Et qu'avait-on trouvé? Rien. Où cet homme pouvait-il bien puiser le nécessaire indispensable, non seulement à sa vie quotidienne, mais encore aux actes de générosité dont il se montrait discrètement coutumier.

Quand il se promenait, silencieux et rêveur, dans quelque quartier pauvre, il donnait quelque monnaie à ceux qu'il supposait bien malheureux. Encore une fois, d'où venait l'argent? Il ne se fabriquait pas spontanément dans sa poche! S'il avait eu des rentes, une banque quelconque les lui aurait régulièrement servies. Et puis, il aurait dû aller les toucher ou recevoir chez lui quelqu'un qui les lui apportât. Or, on ne connaissait pas d'exemple qu'un être humain ait jamais frappé à sa porte.

Tous les ans, Kara-Ibo quittait Constantinople au début de l'automne. Il disparaissait sans prévenir personne, bien entendu, et restait absent durant cinq à six semaines. Où allait-il? C'est ce qu'on n'a jamais su. Un beau jour, les gens qui avaient l'habitude de le voir passer dans le quartier constataient qu'on ne l'apercevait plus, puis, plus tard, on le voyait réapparaître et reprendre ses habitudes comme par le passé. Quant à en savoir davantage, pas la peine d'y songer. Le questionner? Il ne répondait jamais. Enfin, et pour que le mystère soit complet jusqu'au bout, un automne vint qui vit Kara-Ibo quitter Constantinople pour une destination inconnue : probablement celle où il se rendait tous les ans, mais cette fois, il était parti pour tout à fait. Jamais on ne le revit, jamais on ne sut ce qu'il était devenu.

PAUL PONS.

(1) *La Lutte*, par Paul Pons. Collection « Sports-Bibliothèque », Pierre Lafitte et Cie, éditeurs.

COUP D'OEIL CHEZ NOS VOISINS

Tous les mois, à cette même place, nos lecteurs trouveront, en un ou plusieurs articles, les opinions sportives les plus autorisées de nos confrères de l'étranger.

N. D. L. R.

Le Handicap de l'Angleterre

Nous tenions Grahame White pour un des premiers, le premier aviateur du Royaume-Uni. La lettre du *Daily Mail :* « Une année perdue. Le handicap de l'Angleterre », nous le révèle un excellent théoricien écrivain de l'art où pratiquement il excelle. Cette page qui, à la solidité des jugements, joint la couleur et le mouvement de la vie, nous expose l'état comparatif de l'aviation militaire sur le continent et en Angleterre, en même temps que le rôle multiple dévolu aux oiseaux artificiels dans la guerre de demain.

Elle débute par un instantané saisissant. Dédaignant la quasi-tempête, le pilote prend place avec nonchalance à la « proue de sa nacelle aérienne ». Cependant que, derrière lui, s'assied le passager qui sera l'œil de l'oiseau... et de l'état-major qui l'a chargé de voir.

« Le vent souffle par vilaines rafales, à 30 milles à l'heure; le ciel n'est pas engageant. N'importe ; l'homme qui doit changer la tactique de la guerre moderne fait un signe à son équipe de mécaniciens exercés. Un massif biplan, avec son moteur de 100 chevaux, placé à l'avant de sa carcasse, en forme de canot couvert, vient se ranger sur le terrain...

« Les deux hommes — en costume de vol, lunettes, casques de cuir — s'installent... Devant l'observateur, un petit pupitre, avec une carte et un calepin... C'est lui qui, de 3.000 pieds de hauteur, regardera, pour rapporter au commandant en chef, les mouvements de l'ennemi... tout ce qui peut changer un plan de campagne, gagner une grande bataille... Puis le pilote lève une main nonchalante... saisit le volant et le *warplane* glisse sur l'aérodrome, quitte le sol, monte, n'est plus qu'un point sur le bas horizon...

« Voilà les Avions-scouts. Dans les plaines de Salisbury, en France, en Allemagne, d'innombrables essais ont été faits, ont réussi. Le vaisseau de guerre aérien est là-bas, tout prêt. Il faut compter avec lui. Il va révolutionner la guerre, le merveilleux outil qui bouleverse toutes les notions reçues, la stratégie, annihile la distance et perce comme un éclair ce qu'on appelait hier encore le brouillard de la guerre ».

L'AVION MILITAIRE IDÉAL SELON G. WHITE

Dès aujourd'hui, on peut ramener l'aéro militaire à 5 ou 6 types définis : l'éclaireur aérien à 2 places, pour reconnaissance détaillée, capable de faire du 60 milles à l'heure pendant deux ou trois heures; l'éclaireur de haute vitesse, monoplan à une place, 70 à 80 milles à l'heure; l'aéroplane armé, biplan lourd, pourvu d'un canon destiné à repousser ou détruire les scouts ennemis; l'aéro-artilleur, monoplan qui collabore avec l'artillerie, indique la portée du tir; le waterplane, avec flotteur, pour manœuvres aquatiques, près de la côte; l'aéro de haute mer, non encore réalisé, auxiliaire et accessoire des navires de guerre...

« La rapidité, la précision de mouvements, de tous ces engins, au sortir presque de la période des expériences, sont choses merveilleuses ».

Et l'aviateur anglais, pour justifier cette épithète, de citer l'exemple de la France et de ses dernières manœuvres militaires, « où l'on vit évoluer 50 aéroplanes-warplanes répartis en 8 escadrilles, dont le personnel et le matériel ne laissaient rien à désirer, qui, sur un signe, se dispersaient, revenaient chargés de renseignements précieux, bien vite centralisés. Jadis, le commandant en chef travaillait en aveugle sur les nouvelles fragmentaires que lui apportait sa cavalerie. Maintenant, ses ténèbres sont illuminées. C'est un stratégiste fameux qui a dit que l'aéroplane avait fait de la guerre un jeu intellectuel... Mais le combat moderne est un problème compliqué de construction et de destruction... »

Et Grahame White d'évoquer, en regard de l'aéroplane « le destroyer, un engin robuste à fort moteur, emportant son équipe complète : pilote, mécanicien, artilleur, capable de voler aussi vite qu'un express, en versant autour de lui une avalanche de plomb. » Dans la campagne prochaine, chaque généralissime aura sa flotte aérienne, dont la mission préliminaire sera d'anéantir l'autre « pour s'assurer d'abord la maîtrise de l'air; maîtrise vitale, puisque le chef victorieux dans le ciel disposera souverainement de ses aéroplanes contre cet adversaire condamné à ramper sans voir... Duel du clairvoyant et de l'aveugle. Et l'on devine les raids audacieux des rapides aéroplanes à une place, cherchant à percer dans un dash les lignes des patrouilles ennemies. On devine les matches silencieux, sans témoins, dans l'azur ou la nue! »

LA QUESTION DES DIRIGEABLES

Et il y a les dirigeables. M. Grahame White nous montre l'Allemagne, en grand secret et hâte, créant et entraînant « des monstres, qui font du 50 milles à l'heure, évoluent avec une parfaite précision, ont leurs ports d'attache et constituent de formidables engins de guerre ».

C'est à l'Angleterre que conduit et aboutit tout le discours de cet Anglais, à l'Angleterre, qu'il veut émouvoir par l'étalage des forces rivales. L'Angleterre est en retard, elle s'est laissé distancer. En face des autres qui travaillaient, elle s'est contentée de regarder, confiante dans sa vieille ceinture d'émeraude. Mais contre les bateaux célestes, les bateaux aquatiques ne suffisent plus : « Pour l'Angleterre menacée d'une invasion aérienne dès la déclaration de toute guerre européenne, les énormes dirigeables sont une menace » et aussi ces essaims d'aéroplanes-moustiques.

LA GUERRE AÉRIENNE

Similia, similibus: Pour la défendre de l'engin céleste, il n'y a que l'engin céleste. Aéros contre aéros... des aéros « capables de combattre sur terre et sur eau; d'attaquer l'énorme dirigeable dans son élément et de le mettre hors d'état de nuire par la supériorité de sa vitesse et de ses facultés manœuvrières ».

Mais là, comme ailleurs, ne l'oublions pas, *value is still value*, ainsi que le disait Carlisle, la grande valeur, c'est encore l'élément humain. Et l'auteur nous esquisse le portrait du pilote militaire « un spécialiste parfaitement exercé, un homme aux nerfs d'acier, de ressources infinies, d'œil prompt, de mouvement sûr. » Pour former cet homme-là, une année d'ardu entraînement suffit à peine. Il ne s'improvisera pas. A l'heure qu'il est, l'Angleterre en a une soixantaine, tout juste. C'est son « péril... Nous pouvons acheter des warplanes; ce que nous ne pouvons pas acheter, ce sont les pilotes sans lesquels ils valent zéro. »

Le problème, comme tant d'autres, se ramène à une question d'argent : nerf de la guerre. Le Trésor n'a dépensé jusqu'ici qu'avaricieusement et le couteau sur la gorge, les crédits votés pour l'aviation. C'est au citoyen, par ses millions de voix, d'intervenir, d'exiger que « s'ouvrent les cordons de la bourse ».

A ce point, l'exposé de Grahame White tourne au plaidoyer, même au réquisitoire. « Une nation n'a plus le droit d'alléguer, en excuse de sa léthargie, que l'aéro est dans la période expérimentale. Oui, l'aéro fera des progrès, beaucoup de progrès encore. Mais dès aujourd'hui, dès cette minute même, c'est une arme pratique de guerre... Voyez la France, voyez l'Allemagne « prêtes à prendre le champ », le champ d'azur.

« Nous, Anglais, nous avons bien rompu avec notre absolue léthargie, nous dépensons bien quelques sous... Pas assez. Nous sommes d'un an, de plus d'un an en retard sur les grandes nations. Et chaque jour, avec les progrès de l'aéro, croît le danger de ce handicap... »

C'est beau de partir scratch, et Grahame White, qui est d'une nation de sportsmen, en apprécie sans doute l'honneur. Tout de même, dans la course des nations pour la vie, il pense qu'il est sage de ne pas laisser prendre à l'adversaire trop d'avance.

Le cyclisme en Australie

Voici un aperçu du sport cycliste en Australie, d'après M. M.-P. Adams, de Melbourne. Si cet Antipodien n'a pas chargé ses compatriotes, il faut convenir que les mœurs de la piste australienne ne manquent pas de pittoresque :

Pendant bien des années, les luttes du ciment provoquèrent un extraordinaire intérêt et furent contemplées par de vastes foules, productrices de recettes énormes. Et à mesure que les recettes grossissaient, grossissait aussi la valeur des prix, tant et si bien que, dans nombre d'événements durant la saison, le premier prix s'élevait à 1.000 livres sterling (25.000 francs en argent), et, faut-il le dire? attirait des entrées colossales. C'est la valeur même de ces prix qui a été la ruine du sport cycliste.

La tentation de mal faire était grande, en effet. Car, en plus des sommes considérables offertes en prix, le pari faisait rage. Il en résulta qu'il devint impossible à un coureur de gagner tout seul. Pour vaincre, il fallait connaître mille trucs et ficelles. Ces grandes courses étaient des handicaps, et, de temps en temps, certains hommes qui avaient un vrai génie d'organisation et n'étaient pas, au demeurant, trop scrupuleux, en arrivaient à presque s'assurer d'avance leur succès. Quand ils ne pouvaient pas venir à bout de leurs plus puissants adversaires, eh bien! ils réussissaient à déterminer leur chute, par promesses corruptrices à des tiers concurrents, qui n'avaient aucune chance de gagner eux-mêmes. En fait, telle était la cupidité que la vie même des coureurs, qui se tenaient à l'écart, était en péril.

Comme exemple typique, on peut citer le nom d'un coureur très heureux qui, après la course, se rendait dans une hôtellerie voisine, et là une énorme pile d'argent devant lui et un revolver sur la table, s'apprêtait à régler ses comptes avec ceux qui lui avaient porté aide soit en l'entraînant, soit en gênant ou en bousculant un dangereux adversaire.

Il était d'usage tout à fait courant dans ces handicaps, de la part du crack qui avait rattrapé un homme devant lui et qui voulait un abri pour la prochaine section de la course, d'offrir, dans le feu de l'action et sous l'éperon de la nécessité, un billet de 5 ou de 10 livres sterlings ; par ce moyen, il se procurait un entraîneur improvisé, outre ceux qui lui avaient déjà vendu leur concours. Et c'étaient ces auxiliaires-là que notre homme réglait ainsi dans l'hôtellerie proche, et il faut croire que ce n'étaient pas des gaillards commodes, ou un revolver n'aurait pas été regardé comme ayant rien à voir dans l'opération.

L'insulaire n'est plus seul dans l'arène

Dans l'*Irish Cyclist*, l'humouriste « Scorcher » commente les dernières défaites anglaises, avec cette verve si personnelle qui renouvelle les vieux sujets :

« Les défaites réitérées des athlètes anglais ont créé la vague habituelle de découragement qui passe sur le pays chaque fois qu'un Anglais reçoit une pile — car le dit pays, pour une raison que je comprends mal, chérit l'idée qu'un Anglais ne peut jamais être battu. Et les penseurs de crier de nouveau « retour à la terre » et de réclamer « la vie simple ».

Un enthousiaste déclare que ce qu'il nous faut, c'est de commencer par le commencement, et voudrait que, pour débuter, nous réapprenions à marcher à quatre pattes.

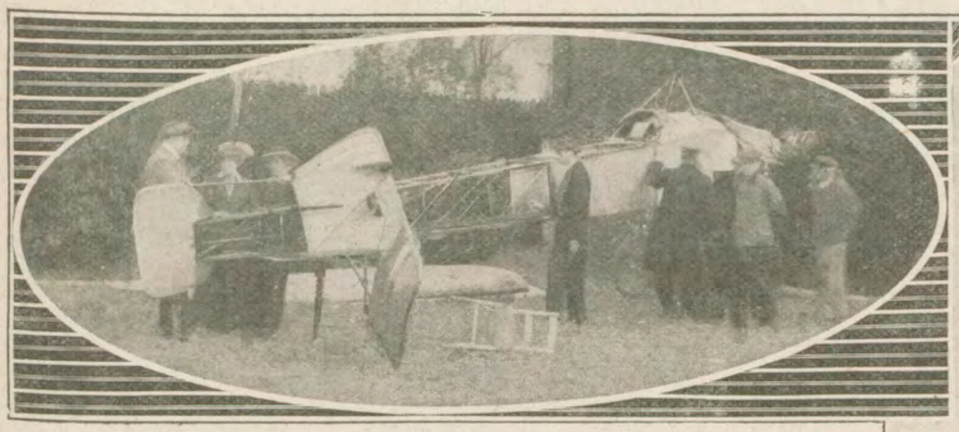
La vérité, au fond, c'est que nul ne peut ou ne saurait se vanter d'être le sel de la terre. Pendant des années, nous avons été pratiquement seuls dans l'arène, et le sport était notre dada, dont personne autre ne se souciait. Mais quand les autres s'y sont mis, ils n'ont pas été longs à nous montrer qu'ils pouvaient faire aussi bien que nous. Les Anglais regardaient les prétentions, même des athlètes irlandais ou écossais, avec une indifférence amusée, on pourrait dire méprisante.

Quand Arthur du Cros fit son apparition au meeting de Surrey avec le premier bicycle à pneumatiques, tout l'Oval éclata de rire : l'idée de cet Irlandais venant courir contre des Saxons, avec ces absurdes ballons, c'en était trop pour eux!... Je pourrais multiplier les exemples. Mais les athlètes des autres pays graduellement progressèrent et devinrent souvent meilleurs que le Saxon. De là, des pleurs et grincements de dents.

J'ai souvent signalé que notre jeunesse anglaise empiffre trop de nourriture et trop lourde... Mais elle ne veut pas m'écouter; tant pis pour elle! L'Irlandais, l'Ecossais, le colonial sont beaucoup plus sobres... Résultat : quand nos athlètes n'ont pas toutes leurs aises, ils s'en tirent moins bien que les autres. Rappelez-vous, pendant la guerre Boer, l'histoire de ce soldat anglais assis dans la tempête de la bataille, pour écrire au fabricant de je ne sais quelle pilule, le bien qu'elle lui avait fait. Il n'en aurait pas eu besoin, s'il n'avait commencé par trop manger, et de ce qu'il ne faudrait pas. Quand ils ont devant eux un bon plat simple, nos compatriotes commencent par le gâter en y mettant les pires ingrédients. Ils ne servent jamais de roast-beef sans cette abomination, le yorkshire pudding.

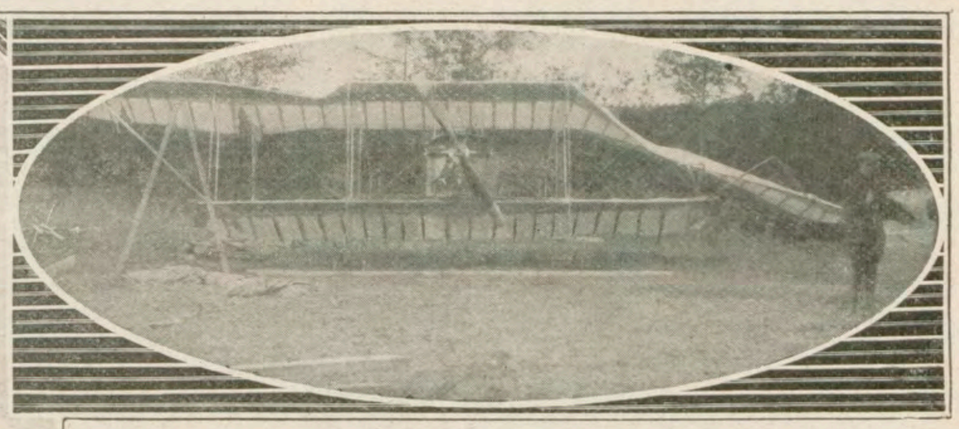
P. H.

LE BLOC-NOTES DE LA SEMAINE



L'aéroplane de l'aviateur Salles après la terrible tempête qui s'abattit l'autre semaine sur Valenciennes, saccageant les hangars de l'aérodrome. Le monoplan fut retourné complètement, les ailes et l'équilibreur furent endommagés.

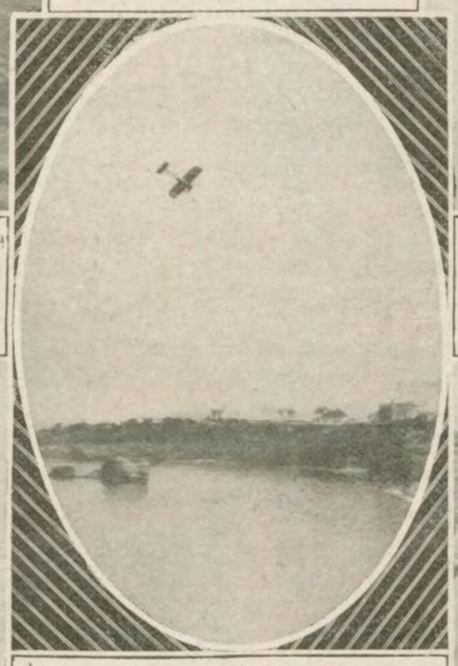
Monument élevé à la mémoire du capitaine Taron qui se tua l'an dernier à Villacoublay.



L'aéroplane de l'aviateur Marty, qui eut également beaucoup à souffrir de l'ouragan, lors du meeting d'aviation de Valenciennes, qui se déroula pendant les derniers jours de septembre. Le biplan eut une cellule écrasée par le toit de son hangar.

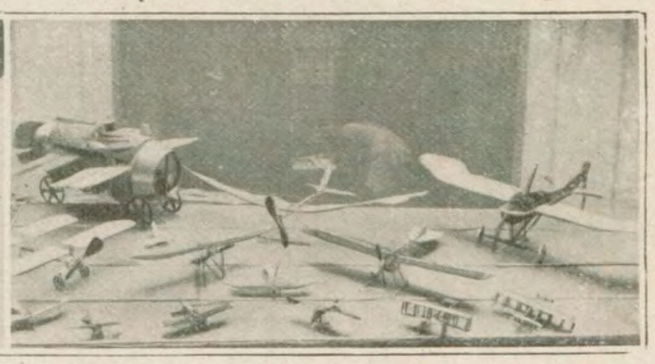
Le général Galliéni évolue dans le Farman du lieutenant Nicaud aux environs de l'aérodrome de Riblaire, pendant les manœuvres.

Vue générale du camp d'aviation de Riblaire ; cette photographie a été prise du haut de l'appareil du lt Nicaud.



Audemars, le héros de Paris-Berlin, fait une descente en spirale à Biarritz, sur son Blériot.

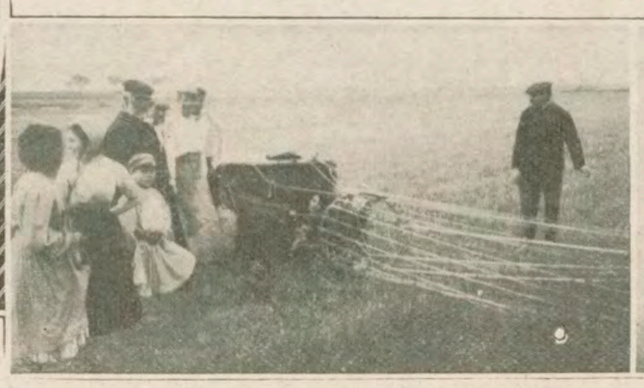
Aumont-Thiéville, au départ du prix Scalmegeanne.



A Berlin, l'exposition des modèles d'aéroplanes a obtenu un très grand succès, tous les types d'appareils connus y étaient très fidèlement reproduits. Il y avait même des « taube »blindée s

Le match de football qui se disputait à Berlin entre les deux clubs Victoria-Union et Vorwarts Hertha, fut gagné par les joueurs de la Victoria-Union.

M'Goorty, l'excellent pugiliste américain



L'atterrissage du Zodiac à Saint-Aubin-des-Bois. M. Nicolleau, l'aéronaute bien connu donnait le baptême de l'air à Mlle Claire B.

Luciano, vainqueur de la course pédestre d'Alexandrie.

Le challenge du Rappel qui sera disputé par les scolaires pendant la saison de rugby.

Le lt aviateur de Villepin, est un joueur de rugby, c'est un de nos meilleurs trois-quarts.

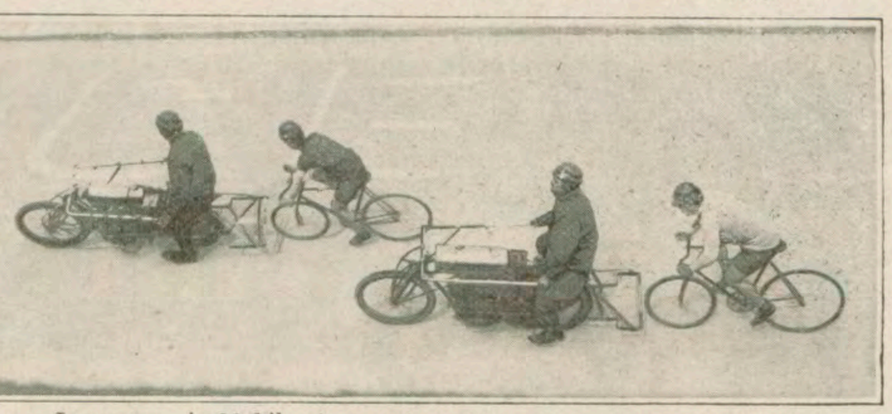
Les aviateurs en ballon. Dimanche derdier, Alfred Leblanc emmenait dans son sphérique : Léon Morane, Roland Garros, René Barrier, notre collaborateur Mortane et Ch. Nieuport. L'atterrissage s'effectuait dans de bonnes conditions aux environs de La Loupe. Les aviateurs s'étaient élevés du Parc de l'Aéro-Club, aux côteaux de Saint-Cloud.

Léon Vasseur qui vient de battre le record du monde, arrachant 100 kilos d'un seul bras.

Dumonteil, vainqueur en 41 m. 48 s. 4/5 de la course pédestre Porte Maillot-Colombes.

La saison de football rugby s'ouvrait réellement dimanche dernier. A Colombes, le Sporting Club Universitaire de France rencontrait le Sporting Club de Vaugirard, ce fut une grosse surprise pour les spectateurs de voir les noir et blanc triompher par 22 points à 0, de leurs adversaires.

Ralph de Palma, l'équipier et ami du malheureux Bruce Brown, a remporté le Grand Prix d'Amérique.



La course de 80 kilomètres qui se disputait le 6 octobre au Parc des Princes a été gagnée par Sérès, qui a triompdé de Jenke, Ivan Goor et Linart. De plus, il a battu le record de l'heure français, couvrant 83 kilomètres 41 (ancien record Darragon : 77 kil. 630 m.).

HIPPISME

Un bon deux ans

Etude sur Dagor, le champion de l'écurie Edmond Blanc

Puisque j'ai commencé, dans ma dernière chronique, à parler des deux ans en examinant le pedigree de Coupesarte, je suis bien obligé maintenant de dire quelques mots de Dagor, qui, dans le Critérium de Maisons-Laffitte, n'a été battu que d'une encolure par Coupesarte à laquelle il rendait six livres. Cette performance lui donne un léger avantage sur la pouliche ; et, comme ses trois autres sorties sont des victoires remportées l'une dans la Poule d'Essai à Maisons-Laffitte, l'autre dans le Critérium de Deauville et la troisième dans le Prix la Rochette à Chantilly, nous sommes bien près de trouver en Dagor le jeune cheval, qui, jusqu'ici, a su le mieux affirmer sa qualité.

Dagor est fils de Flying Fox et de Roquette.

Sa mère, Roquette, est née en Angleterre : elle a été importée par M. Edmond Blanc en 1906 alors qu'elle était âgée de deux ans. Elle a même fourni cette année-là une assez bonne carrière en France : première pour ses débuts dans le Prix des Bassins à Saint-Cloud ; seconde dans le Biennal de Maisons derrière Sourdine et devant Flying Star et Syphon qui, tous, avaient trois ans ; non placée dans le Critérium International, remporté par Calomel devant La Serqueuse et Ouadi Halfa ; et enfin seconde à Saint-Cloud sur 1.500 mètres derrière le trois ans King James, un redoutable spécialiste de la distance.

A trois ans, elle n'a paru que deux fois en public ; mais on ne peut s'en étonner, si l'on songe que toutes nos épreuves lui étaient interdites par le fait de sa naissance étrangère. Elle a pris la seconde place dans le Grand Prix d'Ostende, derrière Velocity, un excellent performer anglais, et devant Aux Armes ; puis elle a fini cinquième dans le Prix du Conseil Municipal derrière Luzerne, Biniou, Moulins la Marche et le cheval anglais Radium.

Là s'est arrêtée sa carrière de courses et, dès la fin de sa troisième année, en 1907, elle a été envoyée au haras de Jardy.

C'est d'ailleurs dans ce but qu'elle avait été achetée ; car sa naissance la désignait nettement pour aller prendre rang dans ce lot remarquable de poulinières que, par sa clairvoyance et sa tenacité, M. Edmond Blanc a su réunir en son établissement d'élevage.

Par sa mère Roquebrune, Roquette se rattache à l'une des meilleures souches de cette famille 4, dont nous avons signalé les succès au cours de nos statistiques de l'an dernier.

Cette Roquebrune est la mère de Rock Sand, que nous allons bientôt pouvoir compter parmi les étalons français. Après avoir fonctionné en Angleterre jusqu'à l'âge de douze ans, elle a été achetée en décembre 1905 pour 118.125 francs par M. Brugmann qui l'a importée en Belgique.

La mère de Roquebrune, Saint-Marguerite, a donné naissance en 1885 à Seabreeze, une gagnante des Oaks, du Saint-Léger et du Lancashire Plate de Manchester ; en 1892, à Le Var, un vainqueur des Princess of Wales Stakes ; en 1897, à Gallerte. Ces deux derniers ont été importés en France comme étalons. En dehors de Roquette, cette Saint Marguerite est représentée chez nous par sept poulinières qui descendent d'une de ses filles, nommée Antibes : ce sont Uskub et sa fille Ukraine, Dourge et sa fille La Morelière, Grasse et sa fille Pudeur, et Gunfire, une fille de Cimiez.

Rappelons en passant ce que nous avons déjà fait remarquer l'autre jour, que la grand'mère de Royal Dream est une propre sœur de Saint Marguerite.

Nous voyons ainsi que, du côté de sa mère, Roquette offre toutes les chances de succès. Du côté de son père, Chaleureux, nous trouvons peut-être un pedigree moins brillant ; mais le croisement est très judicieux et tout à fait intéressant. En effet, nous avons d'une part Chaleureux, qui est petit-fils de Barcaldine et possède un inbreeding rapproché sur Voltigeur ; d'autre part Roquebrune, dont le père Saint Simon est fils de Galopin et arrière-petit-fils de Voltigeur. L'alliance donne ainsi le croisement Barcaldine-Galopin, qui se retrouve chez Perth et chez Macdonald II, et l'inbreeding sur Voltigeur.

C'est d'ailleurs une alliance semblable qui a produit Signorinetta, l'héroïne du Derby et des Oaks de 1908. Comme Roquebrune, la mère de Signorinetta est fille de Saint Simon et, du côté de sa mère, arrière-petite-fille de Newminster : elle fut envoyée à Chaleureux à la suite d'un véritable roman d'amour. Cet étalon passait, le matin, lorsqu'il allait à l'exercice, devant le paddock de Signorina ; il avait pris l'habitude de la saluer chaque fois par un hennissement vibrant et fier, auquel la poulinière répondait aussitôt. Ayant remarqué ce fait, le propriétaire de Signorina, qui avait vainement cherché a obtenir pour elle une saillie de Cyllene, résolut de la donner à Chaleureux : l'épilogue fut la naissance de Signorinetta.

Il faudrait pour retracer cette anecdote sentimentale, la plume d'un poète ; je m'excuse de n'en voir que le résultat plus terre à terre : inbreedings sur Voltigeur et sur Newminster, qui constituent les caractéristiques du pedigree de Signorinetta et que nous retrouvons chez Roquette, où elles rencontrent l'appoint de l'inbreeding sur Stockwell.

Envoyée au haras, Roquette a donné, en 1909, son premier produit, Chut par Ajax.

Lorsqu'au début de l'année, j'ai envisagé la carrière probable des trois ans, je me suis exprimé, à propos de Chut, en ces termes : « Sur son pedigree, il possède tous les éléments nécessaires pour faire un bon cheval. C'est un premier produit, il est vrai ; mais, sans remonter plus loin, Nuage n'en était-il pas un, lui aussi ?... Le croisement comporte un inbreeding rapproché sur Galopin et un autre sur Saint-Angela, la grand'mère d'Orme et la mère de Saint-Simon. Il présente un outbreeding de Dollar avec Saint-Simon et un autre de Barcaldine avec Galopin. Une semblable ascendance autorise de grands espoirs : elle nous permet d'estimer qu'il se montrera digne des couleurs qu'il a la mission de représenter. »

Je suis obligé de reconnaître que je me trompais : Chut, malgré la facilité de sa récente victoire, n'a pas tenu le rôle que je croyais pouvoir lui assigner. Mais je veux plaider ici les circonstances atténuantes : car ce que j'ai écrit à son propos peut s'appliquer aussi bien à Dagor, qui, étant fils de Flying Fox et de Roquette est, à peu de chose près, issu du même croisement.

Ce croisement n'a-t-il pas fait son effet la première fois, parce qu'il avait besoin d'être répété une seconde fois ou parce que Chut était un premier produit ? C'est possible ; en tout cas il semble bien justifier, en Dagor, les espoirs que j'avais fondés sur lui.

Au lieu d'être, comme Chut, issu d'un fils de Flying Fox, Dagor est par Flying Fox lui-même. Son pedigree contient ainsi les mêmes éléments que celui de Chut, mais à un intervalle plus rapproché d'une génération. Ces éléments communs sont : l'inbreeding très rapproché sur Angelica-Saint-Simon (Flying Fox est petit-fils d'Angelica, Roquette est petite fille de Saint-Simon, propre frère d'Angelica), l'inbreeding rapproché sur Galopin (Flying Fox est petit-fils de Galopin, Roquette est arrière-petite-fille de Galopin), l'inbreeding éloigné sur Voltigeur ; les éléments spéciaux à Dagor sont les inbreedings lointains sur Stockwell, sur Newminster et sur les deux propres frères, Breadalbane et Blair Athol.

Il sera très curieux de voir comment Dagor se comportera l'an prochain, car son pedigree très audacieux est complètement saturé d'inbreeding : l'inbreeding sur Voltigeur se trouve très rapproché chez Chaleureux, il est répété chez sa fille Roquette et ensuite chez Dagor ; l'inbreeding sur Vedette est incestueux chez Vampire, il est répété chez son fils Flying Fox et ensuite chez Dagor ; enfin l'inbreeding sur Galopin est incestueux chez Flying Fox, il se retrouve très rapproché en Dagor. Ce dernier contient, en outre, l'élément nouveau de l'inbreeding très proche sur Angelica-Saint-Simon.

René Riondet.

Encore un Outsider

Shannon gagne le Municipal

Comme le Derby, comme le Grand Prix et la plupart des grandes courses de cette année, le Prix du Conseil Municipal s'est terminé par la victoire d'un outsider. Mais cette victoire n'est pas de celles qui déconcertent.

Shannon, si certaines de ses courses ne lui laissaient aucune chance, en avait d'autres qui lui donnaient la première ou tout au moins l'une des premières. Sa victoire de dimanche est une réhabilitation.

Au mois de juin, il était considéré comme l'un des meilleurs, sinon comme le meilleur poulain de son âge. On déplorait qu'il ne fut pas engagé dans le Grand Prix. Et le prestige qu'il avait alors et qu'il partageait avec Martial III, n'était pas injustifié.

Après un échec dans le Grand Prix de Nice, échec qui comportait, dit-on, certaines excuses, il avait gagné le Prix Lagrange à Maisons, pris la seconde place dans le Prix La Force, tout près de Basse Pointe, devant Cadet Roussel III et Rire aux Larmes et battu enfin Saint Ange III dans le Prix des Acacias. Cette victoire sur Saint Ange III avait été fort impressionnante, et sa place dans le Prix La Force était à cette date, avec la performance de Martial III, devant les mêmes chevaux dans le Prix Boïard, le meilleur essai public qu'un trois ans eût fourni contre les vétérans. Aussi fut-il le plus appuyé des jeunes dans le Prix du Président de la République, malgré la présence de De Viris que venait de réhabiliter sa bonne course du Grand Prix ! Il échoua, honorablement, et dans des conditions qu'on jugea quelque peu excusables ; on n'accepta formellement sa défaite qu'après le Prix Eugène Adam, où il se retrouva derrière les concurrents qui avaient paru devant lui déjà la fois précédente, Martial III et Foxling. On l'accepta comme définitive l'on eut tort. A Deauville, dans le Grand Prix, il finit cette fois, non seulement devant Foxling, mais aussi devant le gagnant du Prix Eugène Adam, Amoureux III, qu'il battait de deux longueurs.

M. DURYEA

Sur cette performance, il avait directement barre sur Amoureux III, indirectement sur Floraison, sur Martial III qui n'ont jamais été très différents d'Amoureux III et l'on peut dire par conséquent que sa chance était de tout premier ordre dans le Prix du Conseil Municipal. Mais Shannon, malheureusement, n'était pas resté sur sa belle course de Deauville : il avait subi entre temps un échec radical à Maisons-Laffitte, dans la Coupe d'Or, où s'étaient distingués au contraire Bonbon Rose, Martial III, Templier III, trois de ses adversaires de dimanche, et on n'apercevait cette fois à sa défaite aucune excuse apparente et plausible.

Aujourd'hui, il faut admettre définitivement que Shannon — et il est malheureusement un cheval très inégal — est aussi et surtout un très bon cheval. Sa place, en dépit de toutes ses irrégularités, est bien fixée à quatre ou cinq livres au-dessus d'Amoureux III. Cet Amoureux III qui est, lui, d'une admirable régularité, est pour nous un sujet très précieux, car ce n'est que par lui qu'on peut mettre un peu d'ordre, et classer à peu près nos trois ans.

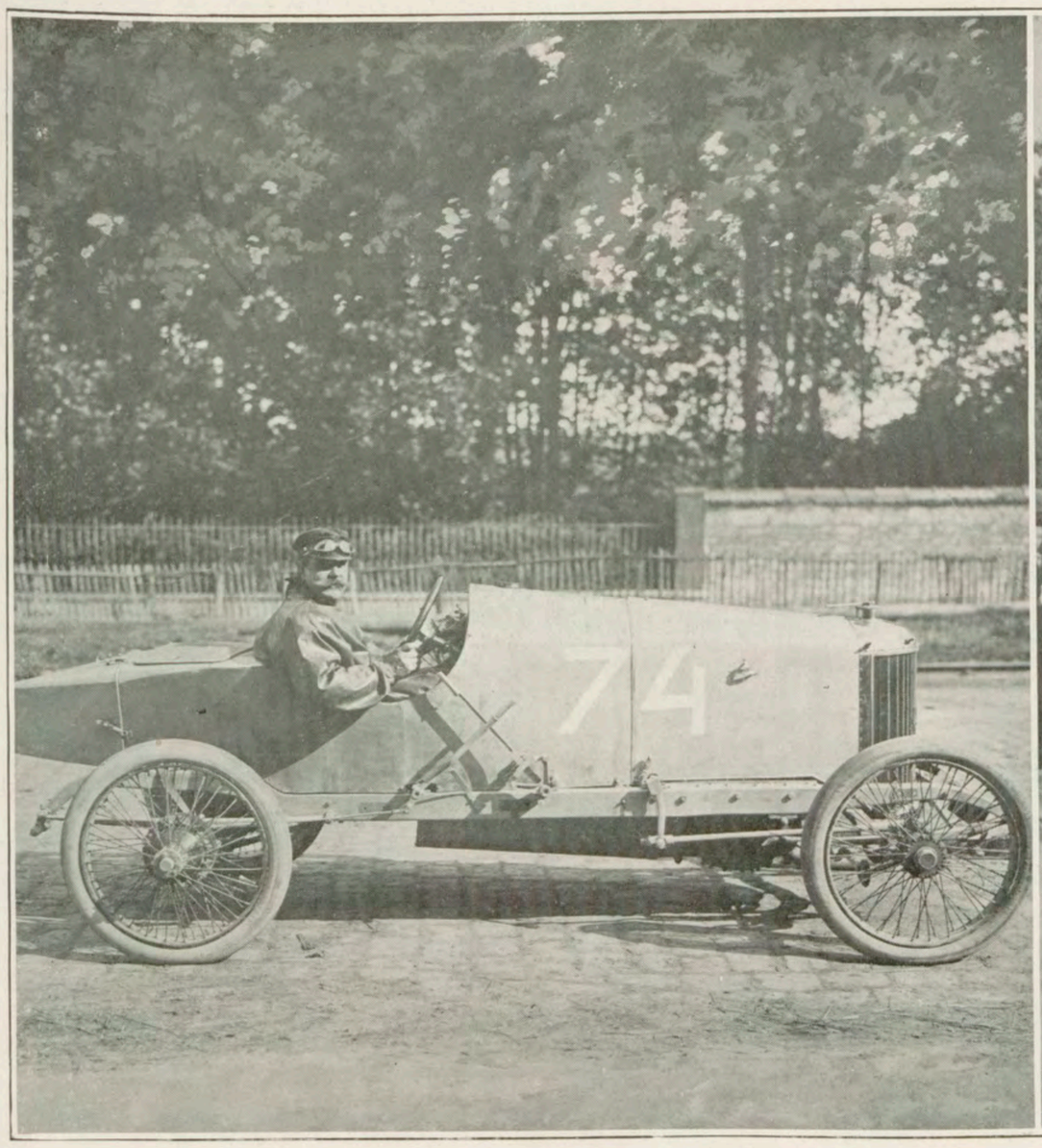
Houli n'était pas dimanche dans la même forme que le jour du Grand Prix. On le savait, et sa défaite radicale n'a pas surpris : elle ne l'a pas descendu de son piédestal. Mais il n'en est pas moins vrai que tout ce prestige d'Houli, ses prétentions à la toute première place s'appuient sur une performance unique, contredite par nombre d'autres. Gorgorito, au contraire, a très solidement établi les siennes. Il a gagné deux prix de 100.000 francs et le Royal Oak, battant non pas une fois mais deux. Amoureux III, de plusieurs longueurs. Il battait aussi, à Deauville, Shannon qui s'intercalait entre eux deux. Or, Shannon, la place d'Amoureux III derrière lui l'établit, a fait exactement la même course dans le Prix du Conseil Municipal que dans le Grand Prix de Deauville, ni meilleure ni moins bonne. On doit donc admettre sans hésiter que Gorgorito est meilleur que lui. L'absence de Gorgorito, dimanche, qu'on déplorait avant la course, apparaît plus regrettable encore.

Un autre point qui met en relief la régularité du résultat de dimanche, c'est la place de Tripolette. La pouliche du comte de Boisgelin qui était à une tête derrière Amoureux III, dans le Prix du Prince d'Orange, a un écart de huit livres, ne lui en rendait plus que trois, et elle le précède. Bien que privée de son jockey favori, elle a fourni une très belle course, et qui donne, à très peu de chose près sa mesure. C'est une course qui fait grand honneur à son jeune jockey, Rovella. Martial III a montré une forme un peu meilleure qu'en juin dans le Prix du Président où il suivait De Viris et dans le Prix Eugène Adam où il succombait contre Amoureux III qui recevait, il est vrai, quatre livres. Floraison, De Viris, Martial III sont des animaux à peu près d'égale valeur, bien légèrement supérieurs à Amoureux III.

Stuart.

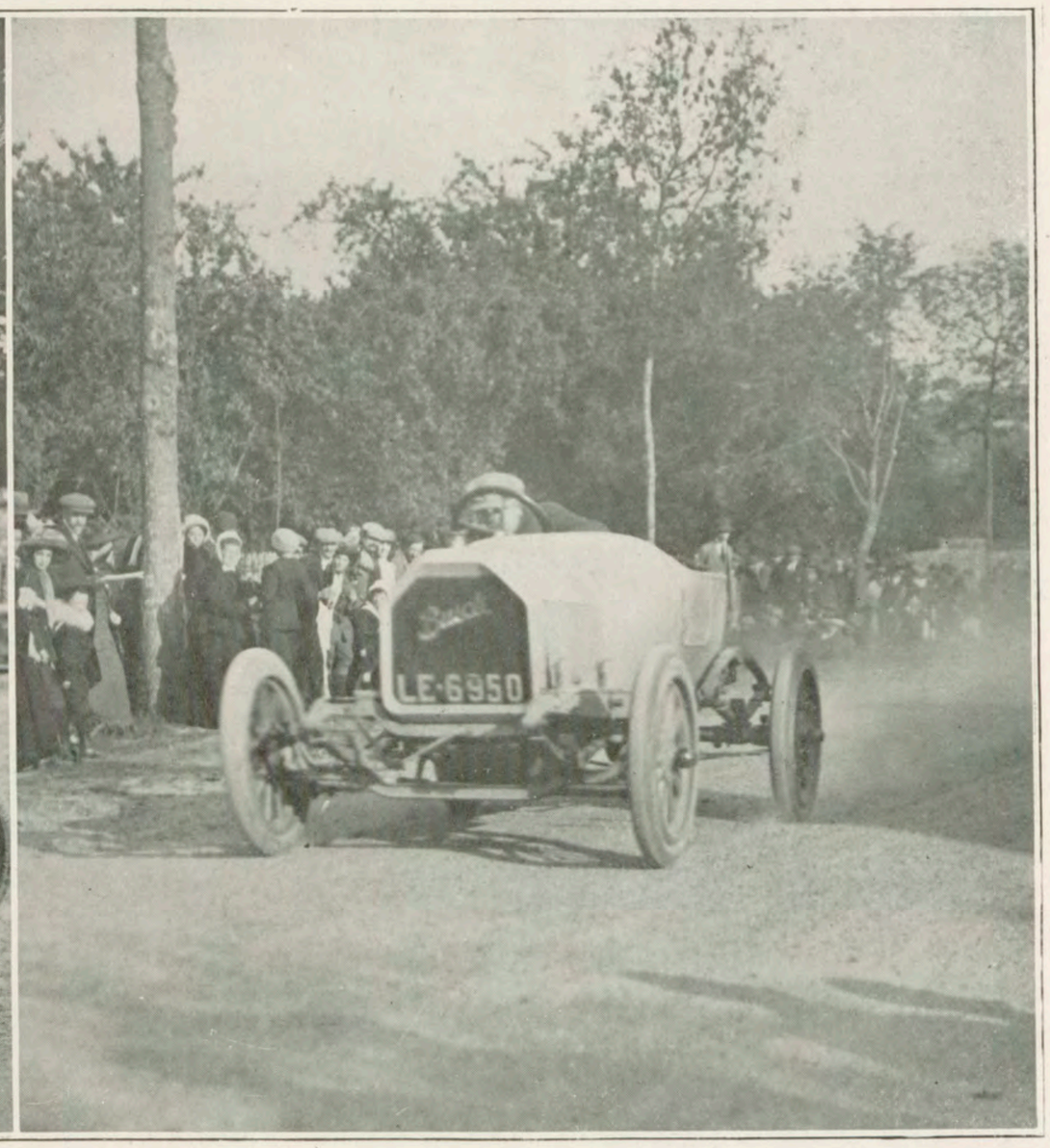
TOUS LES LECTEURS
DES PUBLICATIONS
PIERRE LAFITTE & Cie
DOIVENT CONSIDÉRER
EXCELSIOR
COMME
LEUR JOURNAL QUOTIDIEN
Demander l'envoi franco de la liste détaillée des *Primes et Avantages* offerts aux abonnés d'un an.

LA COURSE DE COTE DE GAILLON



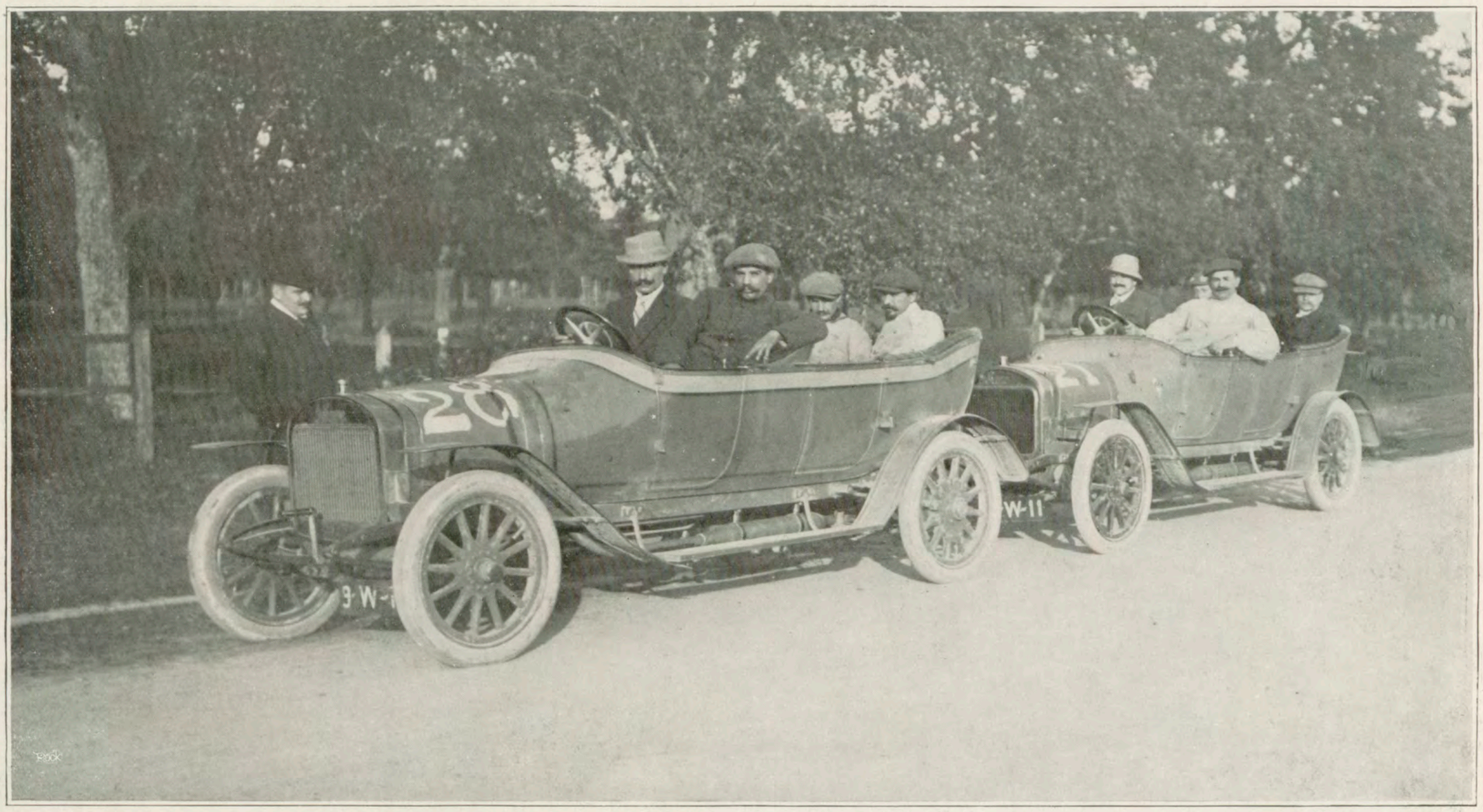
CRESPELLE AU DÉPART

Crespelle, le spécialiste de la voiture légère, avait mis en ligne deux de ses automobiles. Toutes deux remportèrent leur catégorie respective. Crespelle, pour sa part, monta la côte en 36 secondes, soit à plus de 100 à l'heure. (Pneus Continental, carburateur Zénith, huile Mobiloïl B. B.).



POUGET EN VITESSE

La voiture américaine Buick, conduite par son concessionnaire, M. Pouget, a escaladé Gaillon à plus de 80 kilomètres à l'heure, avec un simple moteur de 12 HP, prenant la première place de la 7e catégorie. La caractéristique de la Buick, dont ce sont les débuts en France, est le silence absolu du moteur.

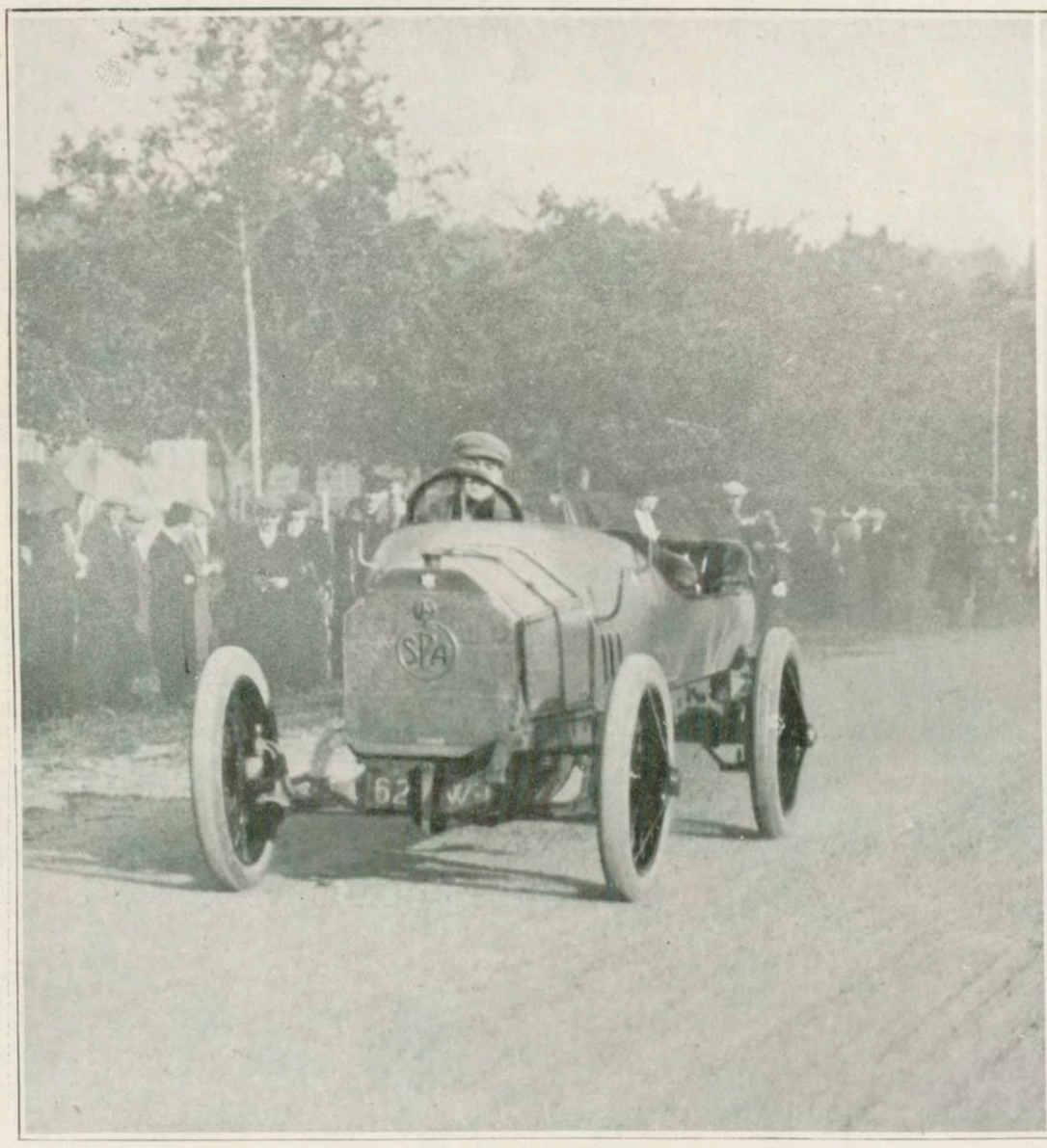


LES VOITURES BARRÉ, A MOTEUR BALLOT

Tout comme l'an dernier, les Barré de Niort ont pris la première place dans chacune des deux catégories où elles se sont présentées, confirmant leur succès du Tour de France. Gréées en touristes, il n'y avait plus qu'à allumer les phares pour rentrer à Paris. Elles sont munies du moteur Ballot, le triomphateur ordinaire de Gaillon, qui a renouvelé cette année ses succès de l'an passé et des années précédentes. Ballot est toujours le spécialiste du moteur à haut rendement et ses théories ont une fois de plus triomphé. (Huile Mobiloïl B. B.).

LES CONCURRENTS EN VITESSE

Photographies de notre envoyé spécial.

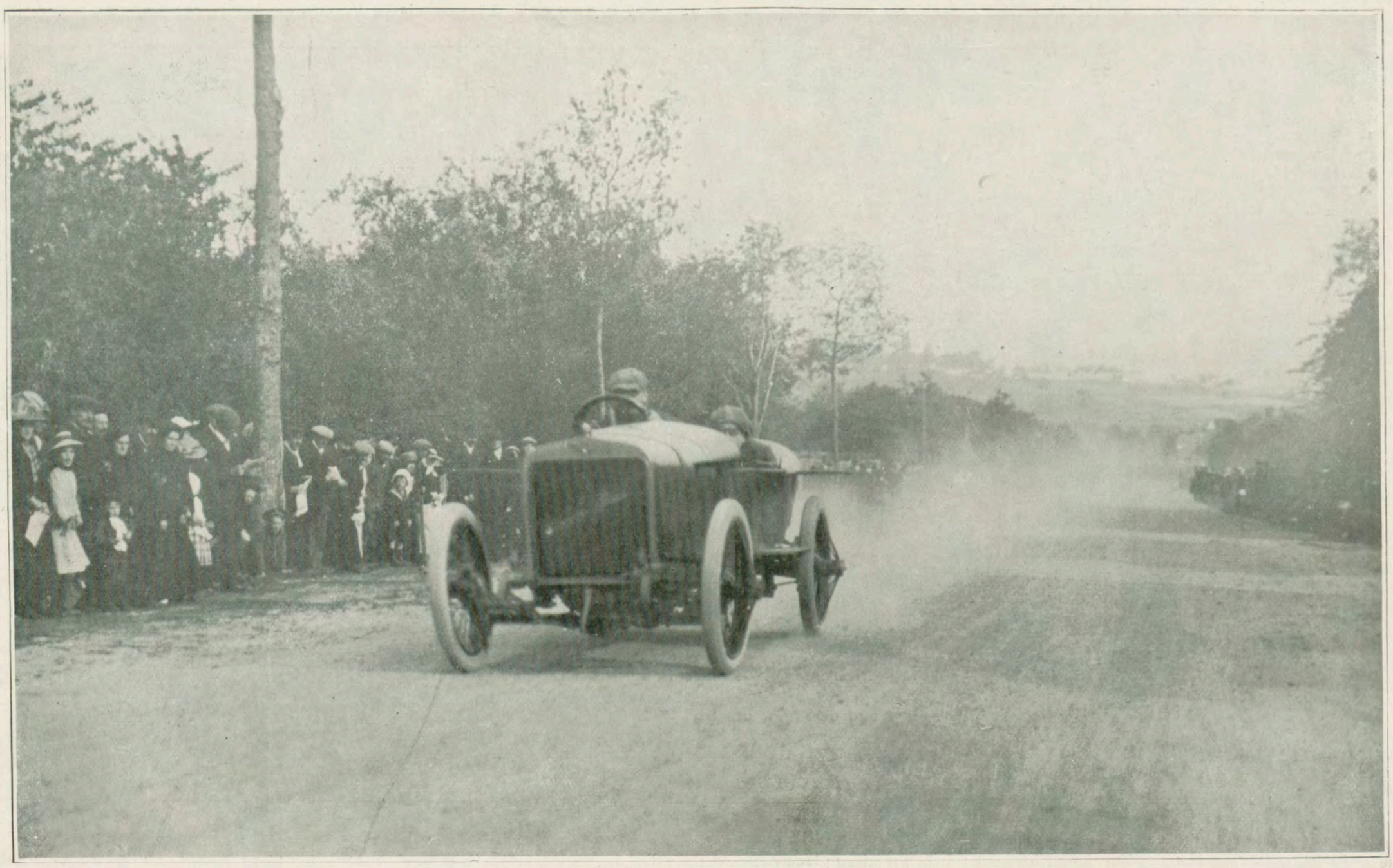


LEDUC SUR S. P. A.

Leduc, avec sa voiture S. P. A., 18 chevaux de tourisme a enlevé la quatrième catégorie de vitesse montant à plus de 95 kil. à l'heure. Il s'était déjà classé brillamment au meeting du Mans. (Pneus Continental, huile Mobiloïl B. B.).

LAUNAY SUR S. C. A. P.

Il y avait trois voitures S. C. A. P. à Gaillon. Toutes les trois enlevèrent leur catégorie. La 8 HP (65 d'alésage) gagnante de la 10e catégorie, touristes, conduite par M. Launay a monté la côte à près de 66 à l'heure, record! (Huile Mobiloïl B B)



DERNY SUR HISPANO-SUIZA.

Derny, sur son Hispano-Suiza (Pneus Continental), monta les 1.000 mètres à 9 0/0 de Gaillon en 43 s., prenant la première place du classement général (voitures de tourisme). Bara, sur Hispano-Suiza également, arriva au sommet de la côte en 37 s. 2/5. Derny et Bara pilotaient des voitures rigoureusement de série.

France et Allemagne[1]

Comparaison entre les dirigeables allemands et les avions français

(Suite.)

En reprenant notre première classification : en Zeppelin, rigides; en Gross, demi-rigides et en Perseval, souples, nous avons le tableau suivant des unités, en août 1912, autant que les renseignements peuvent être exacts pour des unités que les Allemands tâchent de dissimuler.

Type Zeppelin. — 11 croiseurs ont été mis en chantier et lancés : sur ces 11, il n'en reste plus que 5. Les 5 autres ont été ou détruits par la tempête, par accident, explosion, ou détériorés et rendus inservables après atterrissage.

Ils vont des Z_8 au Z_{11} : seul, le Z^1 existe encore et se trouve à Metz, où il sert à des expériences de T. S. F.

Ces croiseurs ont été construits sur les données du comte Zeppelin, ancien officier de l'armée allemande. Celui-ci expérimenta ses premiers dirigeables à Friedrichhafen, sur le lac de Constance, il y a 8 ans. L'atterrissage se faisait primitivement sur l'eau, ce qui facilitait ensuite les manœuvres de rentrée du dirigeable dans les hangars construits sur le bord de la rive.

Depuis, la conception Zeppelin, en quelque sorte hydroplane, s'est transformée et les dirigeables type Z rigide atterrissent normalement sur le sol.

A côté de ces cinq Zeppelin survivants de la douzaine formidable des Z, les Gross demi-rigide présentent 4 croiseurs aériens numérotés de M_1 à M_4, (l'initiale M voulant dire Militar).

Enfin, comme flottille d'un cubage moins important et d'une vitesse inférieure aux Z et M, les Parseval souples apportent le contingent nullement à dédaigner de 11 unités, dont 4 ont été détruites ou mises hors de service et dont 7 existent à l'heure actuelle le P_1 P_2 et de P_5 à P_{11}.

Le tableau synoptique des forces allemandes en août 1912 est donc :

FORCES AÉRIENNES ALLEMANDES, AOUT 1912

Types	Vitesse à l'heure	Longueur moyenne	Unités
Zeppelin Z_1 et Z_8 à Z_{11}	65 à 70k	140m	6
Gross M_1 à M_4	50k	80m	4
Parseval P_1 P_2 et de P_6 à P_{11}	45k	50m	7
		Total :	17

En face de cette escadre aérienne constituée, homogène, de 17 unités, qu'avons-nous comme dirigeables français à opposer ? Une flotte bien moins importante comme nombre (12 unités), moins homogène comme construction et de vitesse moins grande, puisque composée uniquement de types souples (Zodiac, Clément, Lebaudy, Astra). Seule, la maniabilité au sol (atterrissage, départ) est augmentée. Une telle flotte ne pourrait suffire à la France et lui donnerait une infériorité manifeste, si l'armée formidable de nos avions n'était là pour nous assurer la maîtrise incontestée, espérons-le, de l'air.

UN DIRIGEABLE ZEPPELIN EN VITESSE.

Or, l'Allemagne, qui, encore actuellement, ne peut compter sur le secours de son aviation encore balbutiante, n'entend pas nous abandonner cet empire de l'air qu'elle a cherché à posséder depuis huit ans, et en acceptant la lutte du dirigeable contre l'avion, elle va chercher à arriver à la suprématie aérienne, par l'*armement* de ses unités et par sa *tactique*.

(1) Voir les numéros 732 et 733.

Il faut bien le reconnaître, au point de vue armement des dirigeables, aussi bien *armement défensif* contre l'ennemi de l'air, contre le vautour à 50 HP qu'est l'avion, qu'*armement offensif* contre les troupes terrestres, l'Allemagne a fait un effort réel et des progrès qui ne peuvent passer inaperçus.

Un Zeppelin actuel de 140 mètres de long, de 14 mètres de diamètre et de vitesse de 70 kilomètres à l'heure comme le Z_9, par exemple, a un cubage de 18.000 mètres cubes. Il peut donc emporter, non compris les machines qui sont de 450 HP, 2.000 kilos de poids — là-dessus il y a à compter l'équipage, le combustible pour les machines, le lest pour les manœuvres d'atterrissage et de départ — il y a donc environ 1.000 kilos de disponibles, soit de 15 à 16 passagers ou des munitions correspondantes à ce poids.

Or, pour 1.000 kilos de poids, il est possible d'installer à bord une artillerie légère et efficace destinée aux aéroplanes. A savoir : des mitrailleuses pouvant à la fois faire du tir en *éventail* et en *fauchant* et, par conséquent, enveloppant d'une zone de plomb l'avion qui passerait trop près ou voudrait attaquer.

Mais l'avion français est plus rapide, il monte avec trois ou quatre fois plus de facilité, il surplombera son adversaire, et, de la nacelle, il sera impossible de viser.

Les Allemands ont donc été amenés à cette conception ingénieuse de la passerelle supérieure fixée sur le dos du dirigeable et armée de mitrailleuses, ayant le champ libre pour le tir vertical.

Dans le septième Zeppelin rigide, l'accès de cette passerelle-tourelle de tir est intérieur : il se fait par un tube qui traverse le ballon.

Dans le septième demi-rigide Gross, l'accès serait extérieur, par une échelle tournant autour de l'enveloppe.

Les schémas de l'attaque de l'avion dans l'air montrent l'avantage d'un tel dispositif, que les Allemands sont en train de vouloir installer sur leurs unités aériennes.

Voilà l'armement *défensif* que les progrès incessants, formidables des avions, surtout aux dernières manœuvres, imposent.

Etudions l'armement *offensif :* celui-ci est déjà, depuis de longues années, étudié en Allemagne et il a pour base la conception stratégique et tactique même de la prochaine guerre contre la France.

En effet, en consultant la carte de l'Allemagne de la frontière française et en voyant les rayons d'action dévolus aux stations de dirigeables on peut comprendre quel peut être le but offensif et destructif que les dirigeables allemands visent lors d'une invasion (2).

Traçons les cercles en prenant le groupe central de Berlin comme centre. Nous voyons que le cercle de 400 kilomètres passe près de la ligne du Rhin et coupe les deux groupes aéronautiques frontière de la Westphalie (Dusseldorf, Wanne, Cologne) et de l'Alsace-Lorraine (Mannheim, Strasbourg, Metz).

Donc, au premier signal, les dirigeables Allemands de Berlin, peuvent sans difficulté se rendre à leurs postes de combat — la distance de 400 kilomètres étant des plus aisément franchie, et souvent même, par les dirigeables Allemands.

Prenons l'un des centres frontières, celui de l'Alsace-Lorraine et traçons des arcs de cercle du hangar de Voss, près de Baden-Baden : nous trouvons les arcs de cercle suivants, coupant les régions françaises.

Rayon de 100 kilomètres: Longwy, Nancy, frontière des Vosges.

Rayon de 150 kilomètres: Verdun, Toul, Epinal, Belfort.

Rayon de 200 kilomètres: Mézières, Reims, Châlons, Vesoul.

Rayon de 350 kilomètres: Lille, Amiens, *Paris*, Melun, Mâcon, Genève.

Rayon de 400 kilomètres: Dunkerque, Rouen, Orléans, Bourges, Lyon.

Si nous prenons ces distances en les doublant, puisqu'il faut compter l'aller et retour, nous trouvons que pour atteindre Paris, il faut compter pour un dirigeable Allemand venant de Metz, de Strasbourg ou de Mannheim, une randonnée de 700 kilomètres aériens environ.

La question qui se pose est donc la suivante :

Un dirigeable Allemand d'un des trois types indiqués, peut-il effectuer facilement ce raid ?

On peut répondre hardiment *oui* pour les dirigeables type Zeppelin rigide. En effet, les sorties des Zeppelins Allemands ont souvent dépassé 600 kilomètres. Encore dernièrement, 25 septembre, le *Hansa* effectuait une sortie de 700 kilomètres à l'allure de 66 kil. à l'heure.

En prenant cette moyenne de marche, on voit que le *Hanza*, parti de Metz, aurait survolé Paris (300 kil. environ) au bout de 4 h. 30.

Les Zeppelins, ou autre dirigeables Allemands, se borneront-ils à une simple reconnaissance et à envoyer leurs renseignements par T. S. F.? Non. — Ils ont l'ambition de transformer leurs croiseurs aériens, en dirigeables destructeurs, (bombes, fusées incendiaires etc., etc.).

Leur armement offensif, sans être considérable, peut être cependant suffisant pour que d'ores et déjà on en tienne compte.

Comme nous le disions dans la première partie de cette étude, la capacité de poids utile à transporter est (l'équipage et le lest déduits) d'environ 1.200 à 1.500 kilog. Si nous prenons pour base le poids, de l'obus allemand du canon de 80 — soit 7 kgs. — un croiseur aérien allemand pourra emporter de 150 à 200 obus environ.

Ne nous effrayons pas : cet approvisionnement ne représente pas de quoi faire de grandes destructions. Une fois défalqué les obus qui auront raté ou bien atteint leur but, il restera juste aux Zeppelins Allemands de quoi arroser quelques ouvrages d'art, ponts, gares, hangars de dirigeables français, camp, rassemblement de troupes etc...

Néanmoins c'est trop... C'est encore trop et il faut par tous les moyens arriver à paralyser une telle action meurtrière au-dessus de nos têtes, à neutraliser les efforts de la flotte aérienne Allemande, à la détruire avant qu'elle puisse jeter un désarroi — superficiel et très momentané il faut le reconnaître — au-dessus de nos villes, nos campagnes ou nos troupes.

Voilà le danger ! — Où est le remède ? — A qui est dévolue à l'heure actuelle la mission de la police de l'air, de la contre-croisière salutaire ? — Est-ce à nos dirigeables du type souple — et par conséquent moins rapides et d'un tonnage inférieur à celui des Allemands ? — C'est illogique dans l'état actuel des choses. .

Où est donc notre seul espoir ? Dans l'*avion*, l'avion destructeur de dirigeables, maître incontesté de l'air, véritable torpilleur à côté du grand croiseur cuirassé de plus de 18.000 mètres cubes.

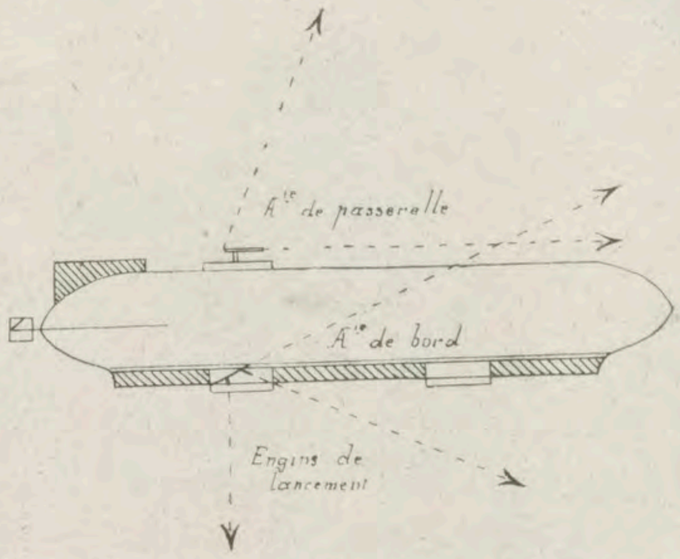
Et c'est ainsi que logiquement, par l'enchaînement des faits et des circonstances, nous arrivons à la question de l'*armement* de l'avion, question d'un intérêt primordial, d'une actualité de premier ordre et à laquelle l'inspection permanente de l'Aéronautique militaire, sous l'impulsion énergique et éclairée de son chef, le colonel Hirschauer, va travailler d'une façon décisive. — Souhaitons-le.

Certes, la tâche est ardue : c'est encore un effort de plus, demandé à nos constructeurs, à nos officiers-aviateurs, à notre service aéronautique. Mais la nécessité est, on le voit, trop impérieuse pour que tout le monde n'y travaille en France avec ardeur...

III. — L'ARMEMENT DES AVIONS CONTRE LES DIRIGEABLES

L'armement des avions contre les dirigeables est donc, comme on le voit, une nécessité, si l'on veut conserver la maîtrise de l'air. Comme conséquence inévitable de l'armement, nous arriverons aussi au blindage pour protéger l'avion contre les feux du dirigeable.

L'Inspection de l'Aéronautique Militaire, qui assume la lourde tâche de donner la suprématie des airs à la France et de constituer en quelques mois une cinquième arme, a senti le besoin impérieux d'entrer dans la voie nouvelle de l'armement de l'avion et de son blindage.



LES ANGLES DE TIR DE L'ARTILLERIE D'UN ZEPPELIN

Mais l'un doit précéder l'autre, et l'armement est la première nécessité à laquelle l'aviation militaire va travailler.

Comme le font ressortir les chapitres précédents, l'armement du dirigeable allemand (type rigide Zeppelin 1.800 mètres cubes) peut se diviser en deux parties.

(A suivre).

MARC GOUVIEUX.

(2) Voir la carte p. 764 n° 733.

UNE COURSE D'AMAZONES

LE RENDEZ-VOUS A CLAIRFEUILLE
Le 2 septembre, s'est disputée une course d'hunters montés par des femmes.

Mlle DELAPALME, LA GAGNANTE
Le Prix Penthésilée, créé par M. de Catheu, et réservé aux dames, fut disputé par six concurrentes. Mlle Delapalme arriva première. En médaillon, le départ. La comtesse d'Ideville (à gauche) monte en homme.

Mlle DELAPALME, LA BARONNE LA CAZE ET Mme FÉLIX PETIT
La course se disputait sur 1.800 mètres, Mlle Delapalme, sur Boulangère, mena le train de bout en bout. Elle terminait avec deux longueurs d'avance sur Mme Bonnefont, seconde sur Dalilab. En médaillon, l'arrivée.

Le Gérant : CHARLES GUYOT.

Imp. de *La Vie au Grand Air.* — H.-L. Motti, dir., 13, impasse Ronsin, Paris.